# DER
# FÜHRERAUSWEIS
## NACH DEM BUNDESGESETZ ÜBER DEN MOTORFAHRZEUG- UND FAHRRADVERKEHR
VOM 11. MÄRZ 1932

INAUGURAL-DISSERTATION

DER

JURISTISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT BERN

ZUR

ERLANGUNG DER JURISTISCHEN DOKTORWÜRDE

VORGELEGT VON

HANS WALTER MÜHLEMANN
VON BÖNIGEN, IN BERN

VOGT-SCHILD, BUCHDRUCKEREI UND VERLAGSANSTALT, SOLOTHURN
1934

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

# INHALTS-VERZEICHNIS.

## EINLEITUNG.


Seite

**Motorfahrzeug und Verkehrssicherheit** . . . . . 9

**Geschichtlicher Ueberblick** . . . . . 11


## ERSTER TEIL.

### RECHTLICHE NATUR DES FÜHRERAUSWEISES.


1. **Allgemeines** . . . . . 16

2. **Die behördliche Entscheidung: «Polizeierlaubnis»** . . . . . 16

3. **Die Form der behördlichen Entscheidung** . . . . . 18

   a) Die Gültigkeit der Erlaubnis . . . . . 18

   b) Die Urkunde als Ausweis . . . . . 19

   c) Die Urkunde als Quittung . . . . . 20

4. **Die Definition des Führerausweises** . . . . . 21


## ZWEITER TEIL.

### INHALT UND ARTEN DES FÜHRERAUSWEISES.


1. **Inhalt des Führerausweises** . . . . . 22

   a) Der Führer . . . . . 22

   b) Das Motorfahrzeug . . . . . 26

   c) Die Kategorien . . . . . 31

   d) Der Verkehr . . . . . 35

2. **Arten des Führerausweises** . . . . . 37

   a) Der allgemeine Führerausweis . . . . . 37

   b) Der Lernfahrausweis und die Fahrlehrbewilligung . . . . 38

   c) Der besondere Führerausweis . . . . . 40

   d) Der eidgenössische Führerausweis . . . . . 42

   e) Der «internationale Führerschein» und der nationale Führerausweis im internationalen Verkehr . . . . . 42


## DRITTER TEIL.

### DIE ERTEILUNG DES FÜHRERAUSWEISES.


1. **Oertliche und sachliche Zuständigkeit** . . . . . 47

2. **Räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich** . . . . . 48

Seite

3. **Voraussetzungen der Erteilung** . . . . . 49
   a) Allgemeines . . . . . 49
   b) Ausschlussgründe . . . . . 51
   c) Fähigkeitsausweis . . . . . 57
4. **Das Erteilungsverfahren** . . . . . 57
5. **Ausweiskontrolle** . . . . . 62

VIERTER TEIL.

**DER UNTERGANG DES FÜHRERAUSWEISES.**

1. **Der Entzug des Führerausweises** . . . . . 65
   a) Allgemeines . . . . . 65
   b) Die Zuständigkeit . . . . . 67
   c) Die Entzugsgründe . . . . . 69
   d) Die Wirkung der Entziehung . . . . . 75
   e) Das Entzugsverfahren . . . . . 79
2. **Andere Untergangsgründe** . . . . . 82

FÜNFTER TEIL.

**DIE BESCHWERDE.**

1. **Inhalt und Form der Beschwerde** . . . . . 84
2. **Das Beschwerdeverfahren** . . . . . 88
3. **Der Beschwerdeentscheid** . . . . . 93

SECHSTER TEIL.

**DIE STRAFVORSCHRIFTEN.**

1. **Allgemeines** . . . . . 96
2. **Die strafrechtlichen Bestimmungen des MFG. über den Führerausweis** . . . . . 97
   a) Art. 61 MFG. als lex specialis . . . . . 97
   b) Art. 58 MFG. als lex generalis . . . . . 102

**Anhang.**

# LITERATUR-VERZEICHNIS.

*Badertscher W.*, Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, 1932.

*Borchert W.*, Der neue Strassen-Verkehr, 1929.

*Blumenstein E.*, Handbuch des Schweizerischen Schuldbetreibungsrechts, 1911.

*Burckhardt W.*, Kommentar der schweizerischen Bundesverfassung vom 29. Mai 1874, 3. Auflage, 1931.

*Bussy A.*, Code fédéral de la circulation, 1933.

*Fleiner F.*, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, 8. Auflage, 1928.

*Holzapfel G.*, Der Führerschein, 1931.

*Jellinek W.*, Verwaltungsrecht, 3. Auflage, 1931.

*Isaac-Sieburg*, Kraftfahrzeugverordnung vom 10. Mai 1932, 2. Auflage, 1932; Automobilgesetz, 2. Auflage, 1931.

*Isaac M.*, Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, 1932.

*Margueron G.*, Le droit routier, 1930.

*Mayer O.*, Deutsches Verwaltungsrecht, II. Band, 3. Auflage, 1924.

*Müller Fr.*, Automobilgesetz, 8. Auflage, 1932.

*Remund M. H.*, Gerichtlich-medizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen, 1931.

*Stadler E.*, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, 1933.

*Strebel J.*, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, 1933.

Weitere Literatur ist im Text an geeigneter Stelle angegeben.

# VORWORT.

*Die eidgenössischen Vorschriften über den Motorfahrzeugverkehr bezwecken die Schaffung einer einheitlichen Ordnung für die ganze Schweiz. Dieser Zweck wird jedoch nur dann erreicht, wenn auch der kantonale Vollzug der Bundesvorschriften ein einheitlicher ist. Die vorliegende Arbeit soll diesem Zwecke der neuen Ordnung der Verhältnisse dienen. Sie soll zur gleichmässigen Handhabung der Vorschriften über den Führerausweis beitragen*

*Meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Walter Burckhardt in Bern, spreche ich meinen besten Dank aus für die wertvollen Ratschläge und die Begutachtung der Arbeit.*

# EINLEITUNG.

## Motorfahrzeug und Verkehrssicherheit.

Technische Erfindungen haben den Transportverkehr bedeutend umgestaltet. So gibt die Erfindung des Dampfmotors dem vergangenen Jahrhundert das besondere Gepräge. Der Transportverkehr verlässt die Strasse, die Eisenbahnen nehmen ihn auf. Ihre Linien werden für rasche Beförderung und für den Transport schwerer Lasten ausgebaut.[1]) Das neue Verkehrsmittel erschliesst neue Gebiete und belebt die Wirtschaft. Die Ueberlandposten gehen ein, die Landstrasse verliert ihre Bedeutung. Sie wird beinahe nur noch für den Nahverkehr benutzt. Wieder tritt eine technische Erfindung auf und gebietet dem Siegeszuge der Eisenbahnen Halt. Dem Dampfmotor, der die tierische Kraft verdrängte, entsteht ein junger Rivale: der Explosionsmotor. In den achtziger Jahren konstruieren deutsche Techniker den sogenannten «Viertaktgasmotor», den Vater unserer heutigen Automobilmotore. 1886 fährt das erste Motorrad, 1887 das erste vierrädrige Automobil.[2]) Die deutsche Erfindung wird hauptsächlich von den Amerikanern und Engländern übernommen und vervollkommnet. Bereits 1914 fahren fast in allen Ländern Motorfahrzeuge. Der Transportverkehr wird wieder der Strasse zugeführt. Von besonderer Bedeutung ist die Verwendung der Motorfahrzeuge im Weltkrieg. Die Bahnlinien und das Bahnmaterial sind gegen feindliche Angriffe sehr empfindlich. Die Bewegung der Truppe muss oft von den Bahnlinien unabhängig gemacht werden.[3]) Die Motorfahrzeuge sind im Gegensatz zu den Eisenbahnen an keine Schienen gebunden, kein Fahrplan hemmt ihre Schnelligkeit. So zeigen sie sich im Kriege den Eisenbahnen überlegen. Mit allen Mitteln werden sie deshalb technisch ausgebaut. Nach Beendigung des Krieges setzt das Motorfahrzeug seinen Siegeszug fort. Es erobert den Transport-

[1]) Margueron, S. 106 ff.
[2]) Eugen Diesel, Wir und das Auto, S. 4 ff. (Bibliographisches Institut Leipzig, 1933).
[3]) Margueron, S. 111.

verkehr in der ganzen Welt. An die 40 Millionen[4]) Motorfahrzeuge fahren heute auf den Strassen aller Länder.

Die verhältnismässig kleinen Entfernungen in unserem Lande begünstigen besonders die Motorisierung des Strassenverkehrs. Von einer Landesgrenze zur andern beträgt die Distanz kaum 300 Kilometer. Ein modernes Motorfahrzeug fährt diese Strecke in ein paar Stunden. Die Schweiz hat keinen Ueberlandverkehr[5]) auf grosse Entfernung, der natürlicherweise der Eisenbahn zufallen würde. Die bereits vorhandenen Strassen geben den Motorfahrzeugen ein längeres und besser verzweigtes Routennetz, als es die Eisenbahnen haben.[6]) Dadurch wird der rasche Aufstieg des Kraftwagenbetriebes und die grosse Vermehrung der Motorfahrzeuge in unserem Lande verursacht. Wir wollen unsere Ausführungen durch einige statistische Angaben belegen. Im Jahre 1910 wurden in der Schweiz 7249 Motorfahrzeuge kontrolliert, im Jahre 1920 20'412, im Jahre 1931 131'208. Im Kanton Bern waren im Jahre 1920 1749 Automobile und 1044 Motorräder zum Verkehr zugelassen. Im Jahre 1931 waren es 12'769 Automobile und 8855 Motorräder. Mangels einer eidgenössischen Statistik über die Zahl der als Motorfahrzeugführer zum Verkehr zugelassenen Personen führen wir die Zahlen aus dem Kanton Bern an. Im Jahre 1920 waren 2523 Führerausweise für Automobile und 1147 für Motorräder ausgestellt. Im Jahre 1932 waren es für Automobile 21'286, für Motorräder 10'435. Die Zahlen für Motorfahrzeuge und Führer haben sich somit im Laufe der letzten 12 Jahre nahezu verzehnfacht.

Diese starke Vermehrung der Motorfahrzeuge und die damit gegebene Inanspruchnahme unserer Strassen, sowie die Schnelligkeit der Bewegung beeinflussen die Sicherheit des Strassenverkehrs in hohem Masse. Von Jahr zu Jahr vermehren sich die Verkehrsunfälle.[7]) Auch hierüber seien einige Zahlen angeführt. Dem Eidgenössischen Statistischen Amt, das die Kontrolle über die Verkehrsunfälle führt, wurden im Jahre 1929 13'110 Unfälle gemeldet, im Jahre 1931 15'406. 1929 kamen 367, 1931 398 Menschen ums Leben.

Diese Tatsachen veranlassen die staatlichen Behörden, Mittel zu finden und Massnahmen zu treffen zur Verhinderung der Ver-

---

[4]) Schätzung nach Diesel a. a. O., S. 29.

[5]) Eisenbahn und Kraftwagen, S. 6 f., S. 74; Denkschrift des Studienausschusses Eisenbahn und Kraftwagen beim deutschen Industrie- und Handelstag, März 1930 (Verlag Karl Heymanns, Berlin, 1930).

[6]) Vgl. hierzu Schrafl, Bundesbahnen und Automobil (Verlag A. Francke, Bern, 1930).

[7]) Vgl. Béringuier René, Le problème de la circulation, 1929; Magnoux André, L'automobiliste, pour éviter les accidents et leurs conséquences, 1932.

kehrsunfälle. In erster Linie beschäftigt sich hiermit die Verkehrspolizei. Diese überwacht den Strassenverkehr und trifft die nötigen Sicherheitsmassnahmen. Neben der Verkehrspolizei befassen sich noch andere Verwaltungsbehörden, soweit deren Tätigkeit mit dem Strassenverkehr zusammenhängt, mit diesem Problem. Die Verwaltungsbehörden sichern den Strassenverkehr durch die Polizeigewalt. Die Verfügungen der Polizei müssen sich jedoch auf die Gesetze stützen.[8]) Es ist deshalb die Aufgabe des Gesetzgebers, zweckdienliche Vorschriften über die Sicherung des Strassenverkehrs zu erlassen, und diejenigen Gebote und Verbote aufzustellen, die geeignet erscheinen, die Strassenverkehrsunfälle zu verhindern. Ein besonderes Mittel, um das zu erreichen, erblickt der schweizerische Gesetzgeber in der Bestimmung, dass niemand als Führer eines Motorfahrzeuges zum Verkehr auf öffentlicher Strasse zugelassen wird, ohne im Besitz einer polizeilichen Erlaubnis zu sein. Diese Erlaubnis nennt das neue Bundesgesetz den Führerausweis.[9]) [10])

## Geschichtlicher Ueberblick.

Bereits schon um die Jahrhundertwende sahen sich auch unsere staatlichen Behörden veranlasst, gesetzliche Vorschriften zur Sicherung des Strassenverkehrs zu erlassen. In der schweizerischen Bundesverfassung fehlte die Grundlage, um eine einheitliche schweizerische Ordnung zu treffen. Die Gesetzgebung über den Strassenverkehr war Sache der Kantone. So erliess beispielsweise der Kanton Bern am 10. Februar 1900 eine Verordnung, in welcher das Fahren mit Motorwagen jeder Art «im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit» polizeilich geregelt wurde.

Der Motorfahrzeugverkehr dehnte sich aus, der Führer war nicht an das Gebiet eines Kantons gebunden. Bald machte sich deshalb das Bedürfnis geltend, die verschiedenen kantonalen Vorschriften, namentlich die Verkehrsregeln, interkantonal zu ver-

---

[8]) Art. 39 bernische Staatsverfassung.

[9]) Permis de conduire, licenza di condurre. Das deutsche KVG spricht vom Führerschein. Der französische Code de la route in Art. 29: Permis de conduire. Der italienische Codice della circolazione stradale e dell' automobile in Art. 82: Patenta di abilitazione. Das österreichische Kraftfahrgesetz in § 2: Der Führerschein.

[10]) Vgl. betreffend den französischen Code de la route: Amblard Jacques, Le code de la route, Paris, 1929; Baudry de Saunier, Le code de la route, texte complet et commentaires pratiques, 1933; betreffend die italienische Gesetzgebung: Borsari Umberto, Il codice della circolazione stradale e dell'automobile, edizione 2, 1932; betreffend die englische: Mahaffy and Dobson's, Road Traffic Act, 1930.

einheitlichen. Am 19. Dezember 1902 vereinbarten deshalb verschiedene Kantone eine einheitliche Verordnung über den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweizerischem Gebiete. Dieses Konkordat[11]) wurde am 13. Januar 1904 vom Bundesrat genehmigt. Es hatte jedoch nur Gültigkeit für die beigetretenen Kantone. Die einheitliche Gesetzgebung für das gesamte Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft vermochte es nicht zu ersetzen. Kantone, die dem Konkordat nicht angehörten, gaben Gegenrechtserklärungen[12]) ab. Durch diese verpflichteten sie sich, die ausgestellten Bewilligungen gegenseitig anzuerkennen.

Durch das Konkordat vom 31. März 1914 wurde das Konkordat von 1902 ersetzt. Das neue Konkordat wurde bei seinem Abschlusse von 16 Kantonen und Halbkantonen unterzeichnet. In der Folge traten alle Kantone, mit Ausnahme von Ob- und Nidwalden, Zug, Graubünden und Genf, bei.[13]) Das Konkordat selbst wurde im Jahre 1920 in den Artikeln 7 und 22 abgeändert und im Jahre 1921 durch ein «interkantonales Reglement betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung» ergänzt.[14])

Die konkordatsmässige Ordnung konnte dem rasch zunehmenden Automobilverkehr nicht gerecht werden. Technische Neuerungen überholten viele Konkordatsvorschriften. Auch wurde der beschränkte räumliche Geltungsbereich des Konkordates als ein Mangel empfunden. Einzelne Kantone versuchten durch selbständige, abweichende Regelungen ihre Verkehrsgesetzgebung den neuen Verhältnissen anzupassen. Aus dem Fehlen eines eidgenössischen Gesetzes ergaben sich Unannehmlichkeiten auf internationalem Gebiete. So konnte die Eidgenossenschaft der bereits am 11. Oktober 1909 in Paris abgeschlossenen ersten «Internationalen Uebereinkunft über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen» nur unter den Vorbehalten zu Gunsten des Rechtes der Kantone, «innerhalb ihres Gebietes den Verkehr mit Automobilen und Motorrädern auf einzelnen Strassen oder gänzlich verbieten», beitreten. Diese Mängel machten die Schaffung einer einheitlichen schweizerischen Regelung zur Notwendigkeit.

Im Jahre 1901 hatte Professor Meili[15]) eine Schrift herausgegeben, in welcher die Schaffung besonderer Haftpflichtbestim-

---

[11]) Konkordat vom 19. Dezember 1902 über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweizerischem Gebiete.

[12]) Zum Beispiel Gegenrechtserklärung zwischen den Kantonen Thurgau und Bern vom 6. Februar 1906.

[13]) Vgl. hierzu Burckhardt, Bundesrecht I, S. 548.

[14]) Vgl. Strebel, S. 70.

[15]) Prof. Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile, Zürich, 1902.

mungen für den Motorfahrzeugverkehr verlangt wurde. Die Diskussion in den eidgenössischen Behörden drehte sich in der Folge vorerst um die Frage, welche Haftpflicht- und Versicherungsnormen für die Schweiz eingeführt werden sollten. Mit Recht machte das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement aber darauf aufmerksam, dass es ebenso dringend sei, durch sachgemässe Verkehrsvorschriften Unfälle zu verhüten, als besondere Bestimmungen über die Reparation verursachten Schadens zu erlassen.[16]) Um dies erreichen zu können, musste die entsprechende Verfassungsgrundlage geschaffen werden. Am 9. Dezember 1908 wurde von Nationalrat Walther die zweckentsprechende Motion eingereicht, worauf der Bundesrat am 22. März 1910 dem Parlament die Schaffung eines Art. 37bis der Bundesverfassung beantragte, zum Zwecke der Aufstellung polizeilicher Vorschriften für Automobile und Fahrräder. Dieser Verfassungsergänzung stimmte das Volk am 22. Mai 1921 mit 206'297 gegen 138'876 Einzelstimmen und mit 15½ gegen 6½ Standesstimmen zu.[17]) Artikel 37bis, Absatz 1 lautet: «Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.» Mit diesem Verfassungsartikel war die Grundlage für die Regelung des Motorfahrzeugverkehrs durch den Bund gegeben.

Am 10. Februar 1926 verabschiedeten die eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr. In der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 wurde das Gesetz verworfen. Die sofort nach dem verwerfenden Volksentscheid aufgenommenen Arbeiten über einen neuen Gesetzesentwurf führten zu den Beratungen der eidgenössischen Räte in den Jahren 1931 und 1932, und zur annehmenden Abstimmung am 14. März 1932 im Nationalrat, am 15. März 1932 im Ständerat. Eine Referendumsbewegung gegen das neue Gesetz verlief erfolglos. Am 26. Oktober 1932 wurde das Gesetz in der amtlichen Sammlung veröffentlicht. Am 1. Januar 1933 wurde es mit der Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 durch Bundesratsbeschluss vom gleichen Datum in Kraft gesetzt.

Bereits die ersten kantonalen Erlasse über den Motorfahrzeugverkehr knüpften die Befugnis zum Führen eines Motorfahrzeuges an eine behördliche Erlaubnis. Doch wurde an die Voraussetzungen, die erfüllt werden mussten, um diese Erlaubnis zu erhalten, ein bescheidener Masstab gestellt. Im Kanton Bern z. B. genügte ein schriftliches und gestempeltes Gesuch, das beim Regierungsstatthalteramt einzureichen war. Der Bewerber hatte sich über seine

---

[16]) Strebel, S. 69.

[17]) BBl. 1921, III, S. 657; AS. 1921, S. 739.

Fähigkeit, ein Fahrzeug ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit zu lenken, auszuweisen. In der Verordnung war aber über die Frage, wie dieser Ausweis zu erbringen sei, nichts gesagt. Die Erlaubnis selbst wurde in Form eines Büchleins ausgestellt. Sie war den Ortspolizeibehörden auf erstes Verlangen vorzuweisen. Damit war die Pflicht zum Mitführen des Ausweises festgelegt. Auch das Konkordat von 1902 machte die Berechtigung zum Führen von der Polizeierlaubnis abhängig. Diese Erlaubnis wurde erteilt, sofern der Bewerber den Fähigkeitsnachweis aus der Prüfung über die sichere Führung eines Fahrzeuges erbrachte. Bei wiederholter Ueberschreitung der Konkordatsvorschriften konnte sie zurückgezogen werden. Das Konkordat von 1914 nannte die Polizeierlaubnis die «Fahrbewilligung». Um diese zu erhalten, musste der Bewerber 18 Jahre alt und gut beleumdet sein. Die Ausstellungsbehörde war befugt, vom Bewerber die notwendigen Ausweispapiere, insbesondere das Leumundzeugnis oder das Vorstrafenverzeichnis zu verlangen. Unmündige Personen bedurften der Zustimmungserklärung der Eltern oder Vormünder. Die Abgabe der Fahrbewilligung war nicht gestattet an Personen, die moralisch für die Führung eines Wagens nicht genügend qualifiziert erschienen, sei es infolge gerichtlicher oder polizeilicher Bestrafung, an Trinker sowie Personen, die an einem Gebrechen (Epilepsie, erhebliche Kurzsichtigkeit, Taubheit) litten.[18]) Vor der Erteilung der Fahrbewilligung musste eine theoretische und praktische Führerprüfung abgelegt werden. Die praktische Prüfung sollte feststellen, ob der Gesuchsteller im Stadtverkehr sicher fahren konnte, und ob er die Bremsen richtig zu benutzen verstand. Die Fahrbewilligung berechtigte den Führer zu Fahrten im Gebiete aller Konkordatskantone. Wechselte er aber den Wohnsitz in einen anderen Kanton, so musste er am neuen Ort eine neue Fahrbewilligung erwerben. Der neue Wohnsitzkanton war sogar berechtigt, die Ablegung einer neuen Prüfung zu verlangen. Durch besondere Vereinbarungen anerkannten einige Kantone gegenseitig die abgenommenen Prüfungen.[19]) Wegen wiederholter Uebertretung oder schwerer Verletzung der Verkehrsbestimmungen, ebenso beim Vorhandensein von Ausschlussgründen, konnte die Fahrbewilligung dauernd oder zeitweilig entzogen werden. Die Konkordatskantone hatten die Entzugsbehörde zu bestimmen. Sie konnten sowohl administrative wie richterliche Behörden bezeichnen.[20]) Die Wirkung des Entzuges

[18]) Art. 12, Konkordat von 1914.

[19]) So zum Beispiel Bern und Zürich, Basel-Stadt und Bern, Genf und Bern.

[20]) Art. 16, 72, 73 Konkordat. Durch B. G. E. 1929 I, S. 308, ist die Kompetenz der Administrativbehörde als Entzugsinstanz ausdrücklich festgelegt.

galt für alle Konkordatskantone. Lernfahrten waren nur in Begleitung von Personen, die selbst die Führerbewilligung hatten, gestattet.[21])

Die Polizeierlaubnis als Voraussetzung für die Führung von Motorfahrzeugen ist in das Bundesrecht übernommen worden. Das verworfene Gesetz von 1926 bezeichnete sie als «Führerbewilligung». Die Voraussetzungen, die Ausschluss- und Entzugsgründe fanden eine ähnliche Regelung wie im heutigen Gesetz. Die obligatorische Führerprüfung, die Pflicht zum Mitführen der Bewilligung, das Kontrollrecht der kantonalen Behörden wurde aus dem Konkordat übernommen. Neu geordnet wurde der räumliche Geltungsbereich der Bewilligung. Diese erhielt Gültigkeit für das ganze Gebiet der Schweiz. Wurde ein Ausweis während drei Jahren nicht erneuert, hatte sich der Bewerber einer neuen Prüfung zu unterziehen. Neben den Ausschlussgründen körperlicher und geistiger Gebrechen, sowie der Trunksucht, wurde das Verbot der Erteilung der Bewilligung an urteilsunfähige Personen aufgenommen. Die Behörde war überdies befugt, die Bewilligung zu verweigern, wenn andere, amtlich feststehende Gründe den Bewerber zur Führung als nicht geeignet erscheinen liessen, eine «Generalklausel», die auch in das heutige Gesetz übernommen worden ist. Gegen den Entscheid der kantonalen Behörde über den Entzug oder die Verweigerung der Bewilligung sah der Entwurf die Beschwerde an den Bundesrat vor. Zur Beschwerde berechtigt war auch der Kanton, dessen Antrag auf Entzug von einem andern Kanton nicht Folge gegeben wurde. Die Lernfahrbewilligung, die im heutigen Gesetz vorgeschrieben ist, war im Gesetz von 1926 nicht vorgesehen, dagegen durften Lernfahrten nur in Begleitung von Personen ausgeführt werden, die selber die Führerbewilligung hatten und damit die Verantwortung als Führer übernahmen.

Mit diesen Ausführungen ist der Gang der Entstehung des Führerausweises in grossen Zügen dargestellt. Sie sind die Grundlage der neuen Vorschriften über den Führerausweis im Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

---

[21]) Art. 17 Konkordat.

ERSTER TEIL.

# Rechtliche Natur des Führerausweises.

## 1. Allgemeines.

Der Führerausweis bedeutet für den Laien ein Papier. Will er sich genauer ausdrücken, so wird er sagen: Ein von der Behörde geschriebenes Papier. Diese Auffassung über die Natur des Führerausweises stützt sich auf dessen äusserlich wahrnehmbare Gestalt. Dem Juristen genügt eine solche Definition aber nicht. Freilich muss auch er bei der Beurteilung der Rechtsnatur des Führerausweises die äussere Gestalt berücksichtigen. Er darf das Vorhandensein des «behördlichen Papiers» nicht übersehen. Für ihn ist jedoch wesentlich der ideelle Inhalt dieses Papiers. Er muss den Führerausweis einmal als Rechtsform kennzeichnen und mehr noch als dies: er muss den Inhalt des Papiers in seiner rechtlichen Natur charakterisieren. Soll somit die Frage, was unter dem Führerausweis zu verstehen sei, nach juristischen Gesichtspunkten beantwortet werden, so ist dieser als Papier formell eine *Urkunde*, inhaltlich eine *behördliche Entscheidung*. Das Schwergewicht der Bedeutung ist der Inhalt der Urkunde, was in ihr verurkundet wird. Dass dieser Inhalt in einer gesetzlich vorgeschriebenen Form verurkundet wird, ist von sekundärer Bedeutung.

Die im Führerausweis enthaltene behördliche Entscheidung ist ein rechtlich bedeutsamer Akt, der durch die Urkunde verkörpert wird. Es ergibt sich demnach die Feststellung, dass wir im juristischen Sinn zwei Kennzeichnungen finden, die jede einzeln für sich näher untersucht werden muss. Wir haben zu prüfen, einmal welche rechtliche Bedeutung der behördlichen Entscheidung zukommt, die durch die Urkunde verkörpert wird, und weiter welche rechtliche Bedeutung der Urkunde zukommt, welche die behördliche Entscheidung verkörpert.

## 2. Die behördliche Entscheidung: „Polizeierlaubnis".

Nach Art. 5, Abs. 2, MFG. darf im Verkehr ein Motorfahrzeug führen «nur wer im Besitze eines Führerausweises ist». Damit ist

ausdrücklich gesagt, dass das Führen eines Motorfahrzeuges von einer behördlichen Bewilligung abhängig gemacht ist. Diese Bewilligung ist der Inhalt des Führerausweises in rechtlicher Beziehung. Es ist die behördliche Entscheidung, wonach eine mit Namen genannte Person durch die zuständige Behörde die Befugnis erhält, ein Motorfahrzeug einer bestimmten Kategorie nach bestimmten Vorschriften im Verkehr zu führen. Nicht jede Befugnis hat die Bedeutung wie diese, durch behördliche Entscheidung festgestellte Befugnis. Die Befugnis des Fuhrmannes, mit einem Pferdefuhrwerk auf der Strasse zu fahren, oder die Befugnis jedes Staatsbürgers, die Strassen zu benützen, oder mit einem Kahn auf öffentlichen Gewässern zu fahren, ist eine andere als diejenige, ein Motorfahrzeug im Verkehr zu führen. Die Befugnis, ein Motorfahrzeug zu führen, ist nicht nur eine gesetzliche Befugnis wie die des Fuhrmannes, sie muss in jedem Einzelfall durch eine bestimmte behördliche Verfügung gesetzlich festgestellt sein. Sie besteht *nicht, so lange* die Behörde sie nicht verfügt, und sie besteht nur *so, wie* die Behörde sie verfügt. Wir nennen deshalb diese besondere, von der Behörde erteilte Befugnis die Polizeierlaubnis.

Jede Polizeierlaubnis hat die Bedeutung, dass die in ihr bezeichnete Person die gesetzliche Bedingung erfüllt zu einem Handeln, das ohne Vorhandensein dieser Bedingung verboten wäre. Die Polizeierlaubnis wird in der Rechtsliteratur in anderer Art charakterisiert. O. Mayer[1]) umschreibt sie als Ausnahme eines generellen Verbotes und definiert sie: «Polizeiverbot mit Erlaubnisvorbehalt.» Er sagt allerdings: «Die ganze Lehre muss davon ausgehen, dass ein derartiges Polizeiverbot durch den Zusammenhang mit der in Aussicht genommenen Erlaubnis schon in sich selbst eine besondere rechtliche Art bekommt.» Er will damit darlegen, dass das Polizeiverbot in diesem Sinn kein gewöhnliches Polizeiverbot ist, sondern einen positiven Anhang hat, dadurch, dass eben die Ausnahme der Erlaubnis diesem Verbot schon anhaftet. Jellinek[2]) behandelt die Polizeierlaubnis als «Freiheit von einem Verbot». Fleiner[3]) schliesst sich O. Mayer an. Strebel[4]) übernimmt in seinem Kommentar zum MFG. gleichfalls den Mayerschen Begriff und charakterisiert die Polizeierlaubnis, die im Führerausweis enthalten ist, als «Polizeiverbot mit Erlaubnisvorbehalt». Wir können uns diesen Formulierungen über das Wesen der Polizeierlaubnis nicht anschliessen. Die Mayersche Auffassung will die besondere

[1]) O. Mayer, S. 239.
[2]) Jellinek, S. 256.
[3]) Fleiner, S. 405.
[4]) Strebel, S. 149; vgl. für das deutsche Recht Holzapfel, S. 6 f.

Erlaubnis im Verhältnis zu einem generellen Verbot darstellen. Sie geht von der Voraussetzung aus, dass das Gesetz generell das Fahren mit Motorfahrzeugen *verbiete* und die Erlaubnis davon eine spezielle Ausnahme mache. Demgegenüber muss jedoch eingewendet werden, dass ja das Gesetz auch die Ausnahmen generell festlegt und die Erlaubnis ermöglicht, ja sogar vorschreibt. Für alle Fälle, die das Gesetz generell bestimmt, muss die Erlaubnis erteilt werden. Das Gesetz will das Fahren mit Motorfahrzeugen nicht *verbieten*, sondern, wenngleich unter Bedingungen, so doch *erlauben*. Es ist daher eine gekünstelte Konstruktion, die Polizeierlaubnis durch ein bestehendes Verbot zu erklären. Die rechtliche Natur der Polizeierlaubnis beruht gerade darin, dass sie *erlauben* will, unter Bedingungen, die den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit entsprechen. Wer diese Bedingungen erfüllt, hat ein subjektives Recht auf die Erlaubnis. Die Erlaubnis hängt dann nicht mehr vom Belieben der Behörde ab. Die Behörde darf auch von sich aus keine willkürlichen Bedingungen mehr hinzufügen. Richtig ist freilich, dass das Gesetz nicht *ohne weiteres* erlaubt, sondern nur unter der Voraussetzung einer behördlichen Feststellung, dass die gesetzlichen Bedingungen erfüllt sind. Diese Feststellung ist praktisch nicht unerheblich. Wer ohne Erlaubnis führt, ist strafbar. Doch besteht ein Unterschied, ob die Voraussetzungen zur Erteilung erfüllt sind, beziehungsweise hätten erfüllt werden können, oder nicht. Der Unterschied liegt nicht in der Strafbarkeit selbst, sondern im Masse der Strafe.[5]) Von der gesetzlichen Erlaubnisnorm kann nur derjenige Gebrauch machen, der von der Behörde ermächtigt worden ist; aber die gesetzliche Norm ist deswegen nicht eine bloss *verbietende*. Wir charakterisieren deshalb die Polizeierlaubnis als *behördliche Verfügung, die nur nach gesetzlicher Norm erteilt wird und nur in gesetzlicher Form gültig ist.*

## 3. Die Form der behördlichen Entscheidung.

### a) Die Gültigkeit der Erlaubnis.

Die Form der Erlaubnis, die durch den Führerausweis erteilt wird, ist, wie eingangs ausgeführt, eine Urkunde. Die Erlaubnis ist dadurch nicht nur an materiell gesetzliche Voraussetzungen, sondern auch an formell gesetzliche Bedingungen gebunden. Die Urkunde selbst mit ihren gesetzlichen Formvorschriften wird notwendig, um der Erlaubnis Gültigkeit zu geben. Die Erlaubnis

[5]) Vgl. S. 99.

kann, selbst wenn die materiellen Voraussetzungen erfüllt sind, nicht gültig werden, wenn sie nicht in der urkundlichen Form des Führerausweises erteilt und ausgestellt wird. Wenn wir ausgeführt haben, dass jede Polizeierlaubnis unter gesetzlichen Bedingungen erteilt wird, ohne deren Vorhandensein das erlaubte Handeln verboten wäre, so wollen wir nicht sagen, jede Polizeierlaubnis sei an die urkundliche Form gebunden, um gültig zu sein. Die Polizeierlaubnis kann auch formlos, durch mündliche Erklärung oder durch gesetzlich nicht festgelegte schriftliche Bestätigung der Behörde im Sinne einer Ordnungsvorschrift erteilt werden. Unsere Polizeierlaubnis, der Führerausweis, ist jedoch an diese Form gebunden. Die vorgeschriebene Urkunde ist hier nach Gesetz nicht bloss eine Ordnungsvorschrift, sondern eine Gültigkeitsbedingung, ohne die Urkunde ist die Erlaubnis ungültig. Nach Gesetz kann die Behörde die Erlaubnis, ein Motorfahrzeug zu führen, nicht mündlich und auch nicht in anderer schriftlicher Form als durch die Urkunde «Führerausweis» erteilen. Die Behörde *soll* nicht nur, sie *muss* die Erlaubnis zum Führen in der gesetzlichen Form verurkunden. Die Formulare für die einzelnen Arten des Führerausweises sind durch das Gesetz bestimmt.

### b) Die Urkunde als Ausweis.

Eine weitere rechtlich bedeutsame Eigenschaft erhält die Urkunde als *Ausweis*. Mit dem Satz: «Die Ausweise sind stets mitzuführen» in Art. 12, Abs. 2 MFG. begründet das Gesetz die Pflicht des Führers, sich über die Erlaubnis während der Fahrt auszuweisen. Die Urkunde wird dadurch Legitimationspapier. In anderer Form kommt dieser Charakter des Führerausweises auch in Art. 5, Abs. 2 des Gesetzes zum Ausdruck, der sagt: «Nur wer im *Besitz* des Führerausweises ist, darf ... führen.» Dieser Ausdruck «*Besitz*» ist ungenau und hat in den bisherigen Kommentaren zum MFG. zu verschiedenen Auffassungen geführt. «Besitzen» hat in dieser Gesetzesformulierung nichts mit dem zivilrechtlichen Besitz einer Sache zu tun, «besitzen» umfasst hier die Pflicht zum «*Mitführen*», aber auch nicht dies allein, wie Stadler[6]) meint, sondern um führen zu dürfen, muss in erster Linie die Erlaubnis durch Ausstellung des Ausweises erteilt sein. Das Wort «besitzen» in Art. 5, Abs. 2 des Gesetzes kann sich somit weder auf das «Mitführen» des Ausweises allein noch auch auf die «Erteilung» der Erlaubnis allein beschränken. Es umfasst beide Vorgänge. Niemand darf führen, ohne die Erlaubnis zu haben und ohne die Erlaubnis in Form der

[6]) Stadler, S. 28 und 29.

Urkunde mitzuführen. Zum «Besitzen» des Führerausweises gehört sowohl die Erteilung des ideellen Inhaltes, wie auch das Mitführen der Form (die Urkunde als Ausweis).

Die rechtliche Verschiedenheit zwischen «Erlaubnis haben» und «Erlaubnis (d. h. die Urkunde über die erteilte Erlaubnis) mitsichführen», was beides in dem Begriff «Besitz» enthalten ist, kommt in den Strafbestimmungen deutlich zum Ausdruck. Hat der Führer auf seiner Fahrt den Führerausweis vergessen, so hat er keine Möglichkeit, sich über die erteilte Erlaubnis auszuweisen. Die Erlaubnis besteht aber, er ist lediglich durch das «Nichtmitsichführen» vorübergehend gehindert, diese auszuüben. Die Tatsache, dass er nachträglich den Ausweis beibringen kann, stellt ihn grundsätzlich in Gegensatz zu dem Führer, der die Erlaubnis überhaupt nicht hat. Verliert der Führer seinen Ausweis, so geht auch dadurch die Erlaubnis nicht unter. Der Führer wird beim Vergessen nur vorübergehend verhindert, die Erlaubnis auszuüben. Der Führer ist in der Lage, sich ohne weiteres einen neuen Ausweis ausstellen zu lassen. Nach dem einmal erteilten Ausweis hält die Behörde beim Verlust ein Duplikat jederzeit zur Verfügung. Wird der Führer ohne Ausweis angetroffen, so ist er zunächst allgemein nach Art. 61 MFG. zu bestrafen. Ist ihm aber überhaupt kein Ausweis ausgestellt, d. h. ist ihm überhaupt keine Erlaubnis erteilt worden, so ist der Tatbestand von Art. 61, Abs. 1, Al. 2 MFG. erfüllt. Fährt er dagegen ohne Ausweis, obwohl er einen hat, so handelt er Art. 61, Abs. 4 MFG. zuwider, was ein wesentlich geringeres Delikt bedeutet.

### c) Die Urkunde als Quittung.

Der Vollständigkeit halber sei noch eine weitere rechtliche Eigenschaft des Führerausweises erwähnt. Er dient dem Führer als Beleg für die dem Staat entrichtete fiskalische Abgabe. Er ist eine Quittung. Die öffentliche Verwaltung verlangt für die Ausstellung der Ausweise eine Gebühr. Diese ist rechtlich ein einseitig auferlegtes öffentlich-rechtliches Entgelt für eine besondere Inanspruchnahme der öffentlichen Verwaltung.[7]) Es handelt sich um die sogenannte Verwaltungsgebühr. Im Gegensatz zu der Benutzungsgebühr ist sie eine Abgabe für eine spezielle Verwaltungstätigkeit. Die Verwaltungstätigkeit besteht in der Prüfung und Ausstellung der Ausweise selbst. Die Gebühr darf nicht willkürlich erhoben werden. Sie muss gesetzlich festgelegt sein. Es ist Sache der kantonalen Gesetzgebung, die Gebühr und deren Höhe zu

[7]) Vgl. Stadler, S. 28 und 29.

bestimmen. (Art. 71 MFG.)[8]) Der Führerausweis als Quittung darf nicht verwechselt werden mit der Quittung für die bezahlte Motorfahrzeugsteuer. Diese Quittung wird durch den Fahrzeugausweis verkörpert. Der Beweis über die Bezahlung der staatlichen Abgaben kann aber auch anders erbracht werden, z. B. durch die Eintragung in den Kontrollen der Behörden.

## 4. Die Definition des Führerausweises.

Der Führerausweis wird in der schweizerischen Gesetzgebung so wenig wie in der deutschen, italienischen, französischen und österreichischen definiert. Auch in der internationalen Konvention finden wir keine Begriffsabgrenzung. Eine solche scheint uns aber notwendig zu sein, namentlich weil in der schweizerischen Rechtsliteratur darüber verschiedene Auffassungen bestehen. Badertscher[9]) nennt den Führerausweis die «Legitimation darüber, dass sein Inhaber die Führerprüfung abgelegt hat.» Diese Abgrenzung ist zu eng. Die Prüfung ist nur eine der verschiedenen Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um den Führerausweis zu erhalten. Die Feststellung der abgelegten Prüfung ist das Prüfungszeugnis der Sachverständigen. Der Führerausweis ist mit diesem Prüfungszeugnis aber nicht identisch. In der Definition von Badertscher ist das Wesentliche des Führerausweises, *die Erlaubnis zum Führen*, überhaupt nicht enthalten. Nach Strebel[10]) ist der Führerausweis die «Bescheinigung, dass die Person, für die er ausgestellt ist, zur Führung eines Motorfahrzeuges der im Ausweis genannten Art im öffentlichen Verkehr befugt ist.» In dieser Definition ist die gesetzliche Form der Urkunde als Gültigkeitsbedingung der Erlaubnis übergangen. Im deutschen Recht definiert Holzapfel[11]): «Der Führerschein ist eine amtliche Bescheinigung darüber, dass die darin genannte Person die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen dieser Betriebsart und Klasse auf öffentlichen Wegen und Plätzen besitzt.» In dieser Definition zeigt sich, dass das deutsche Recht im Gegensatz zum schweizerischen den Begriff des «öffentlichen Verkehrs» nicht kennt. Wir kommen auf Grund der von uns dargestellten rechtlichen Natur des Führerausweises zu folgender Definition:

*Der Führerausweis ist die verurkundete Erlaubnis, dass die darin genannte Person Motorfahrzeuge bestimmter Kategorien nach bestimmten Vorschriften im Verkehr führen darf.*

---

[8]) Vgl. Stadler, S. 151 f.; Badertscher, S. 240 ff.; Bussy, S. 314.
[9]) Badertscher, S. 10.
[10]) Strebel, S. 152.
[11]) Holzapfel, S. 86.

ZWEITER TEIL.

# Inhalt und Arten des Führerausweises.

## 1. Inhalt des Führerausweises.

Fragen wir nach dem Inhalt des Führerausweises, so ist es notwendig, die einzelnen Merkmale unseres Begriffes auseinanderzuhalten. Diese Merkmale sind: Der Führer, das Motorfahrzeug, die Motorfahrzeugkategorie und der öffentliche Verkehr.

### a) Der Führer.

Der Führerausweis gibt der Person, für die er ausgestellt ist, die Erlaubnis, ein Motorfahrzeug im Verkehr zu führen. Das Gesetz sagt in Art. 5, Abs. 2: «Nur wer im Besitze eines Führerausweises ist, darf im Verkehr ein Motorfahrzeug führen.» Mit der Bezeichnung «führen» macht das Gesetz den Inhaber des Ausweises zu einem «Führer» im Rechtssinne. Es ist deshalb die Frage abzuklären, wer eigentlich als «Führer» gilt.

«*Führer ist, wer ein Motorfahrzeug in Verkehr setzt.*»[1]) Diese unsere Definition weicht von den bisherigen Definitionen des Führers ab. Die deutsche Literatur[1a]) hebt in ihrer Umschreibung die *eigene Verantwortung* sowie die *Bedienung der maschinellen Einrichtungen* hervor, die massgebend seien, um einen Fahrer zum Führer im Rechtssinne zu machen; d. h. um die Person zu umschreiben, die der Erlaubnis zum Führen bedarf. Die schweizerische Literatur[2]) hat sich im wesentlichen dieser Darstellung angeschlossen. In Wirklichkeit zeigen sich jedoch wichtige Grenzfälle, die es zweifelhaft erscheinen lassen, ob der Führer bei der noch flüssigen Entwicklung der Tatbestände und des Rechtes mit den genannten Merkmalen klar abgegrenzt werden kann. Es ist zu-

[1]) Der Kassationshof des Bundesgerichts hat im Entscheid vom 25. Juni 1934 (Prax. XXIII, Nr. 104) den Führer definiert: «Führer des Motorfahrzeuges ist normalerweise derjenige, der am Steuerrad sitzt und die für die Fortbewegung des Fahrzeuges erforderlichen Massnahmen auslöst. Er trägt notwendig auch die Verantwortung für die Führung.»

[1a]) Müller, S. 141 f.

[2]) Strebel, S. 155.

nächst richtig, dass das Gesetz bestrebt ist, die Führereigenschaft auf eine Person zu konzentrieren. Das tritt schon darin zutage, dass die Erlaubnis nur einer einzelnen natürlichen Person erteilt und der Führerausweis (Urkunde) nur auf eine einzelne natürliche Person ausgestellt wird. Die eigene Verantwortung wird allerdings dadurch begründet, dass jemand «führt», aber was Führen ist, ist damit nicht gesagt. Der ausgewiesene Führer ist verantwortlich für richtiges Führen, der Nichtausgewiesene auch dafür, dass er sich diese verantwortungsvolle Tätigkeit anmasst. Verantwortung besteht also für den Führer in Beziehung auf polizeiwidriges *Führen mit Ausweis* und *Führen ohne Ausweis*. Eine andere Frage ist, ob man die Verantwortlichkeit zum Merkmal der Person macht, die der Erlaubnis bedarf. Um denjenigen, der einer Erlaubnis bedarf, zu definieren, ist es lediglich notwendig festzustellen, was «Führen» ist. Dazu gehört nicht die Uebernahme der Verantwortung, sondern die Tatsache, dass jemand ein Motorfahrzeug in Verkehr setzt. Bei der Verantwortung selber scheint uns nicht vollkommen abgeklärt, wie weit diese eine ausschliesslich eigene sein muss. Wir werfen diese Frage auf und überlassen es der Rechtsprechung, die Tatbestände im Laufe der Entwicklung abzugrenzen und die Normen festzulegen, ob ein Lenker verantwortlich ist, weil er tatsächlich führt, oder ob ein Nichtlenker führt, weil er verantwortlich ist; oder wie weit zwei Personen verantwortlich sein können.[3]) Es ist der Fall denkbar, dass ein Besitzer des Führerausweises auf der Fahrt sich verletzt und sein Auto nur mit Hilfe eines Begleiters weiterfahren lassen kann. Der Begleiter ohne Führerausweis lenkt das Auto unter genauen Anweisungen des Führers. Der Wille und die Verantwortung, das Motorfahrzeug in Verkehr zu setzen, kommt also dem Begleiter zu. Der Mann am Steuerrad ist nur das Werkzeug des Begleiters.[3a]) Es können also Zweifel entstehen, ob der, der am Steuerrad sitzt und lenkt, in allen Fällen Führer ist, d. h. es ist die Frage aufzuwerfen, ob auch ein geistiges Führen möglich ist oder ob das Führen immer mechanisch aufgefasst werden muss. Es ergeben sich auch aus dem Gesetz einige Fälle, wo die Führereigenschaft auf zwei Personen verteilt sein kann. Das geschieht bei Lernfahrten und Prüfungsfahrten.[4]) Grundsätzlich ist wohl der Fahrlehrer bzw. der Prüfungsexperte Führer im Rechtssinne. Das Gesetz schreibt zwingend vor: «Der Lernende muss von einer Person begleitet sein, die den Führerausweis besitzt und damit die

[3]) Vgl. zitierter Entscheid des Kassationshofs des Bundesgerichts vom 25. Juni 1934.

[3a]) Vgl. Kuhnt, Der Begriff des Fahrzeughalters und Kraftfahrzeugführers, 1929.

[4]) Vgl. Strebel, S. 223 und 274.

Verantwortlichkeit als Führer trägt.[5]) Der Fahrschüler, der selbst im Besitze eines Lernfahrausweises sein muss, hat aber trotz der Begleitung eine gewisse Selbständigkeit im Fahren. Er kann ebenso wie sein Begleiter nach Art. 58 straffällig werden, wenn ihn selber ein Verschulden trifft.

Die Bedienung der maschinellen Einrichtungen wird in den meisten Fällen notwendig sein, um ein Motorfahrzeug in den Verkehr zu setzen. Aber sie ist es nicht mehr, wenn ein geistiges Führen möglich wäre, und sie ist es auch niemals in dem Sinne, dass der Führer die maschinellen Einrichtungen eines Fahrzeuges in ihrer Gesamtheit bedienen muss, um es in Verkehr zu setzen. Wer bloss die Bremse oder den Signalapparat bedient oder die Beleuchtung regelt, gilt nicht als Führer und darf dies ohne Ausweis tun.[6]) Führer ist ferner nicht, wer Anweisungen über Zweck, Ziel und Zeit der Fahrt oder über die maschinelle Behandlung des Fahrzeuges gibt. Führer ist auch nicht, wer den Wagen zur Fahrt vorbereitet oder nach der Fahrt in Ordnung bringt, auch nicht der Beimann, der als Bremser auf dem Anhängewagen sitzt. Die Handhabungen der Einrichtungen lassen sich teilen. Nach Müller[7]) hat ihre Teilung keinen Einfluss auf die Tatsache, dass «der Mechanismus des Fahrzeugs in der Gesamtheit seiner Auswirkungen nur einheitlich gehandhabt werden kann.» Aber selbst wenn dies richtig ist, wenn also ein Dreinreden oder Dreinhandeln des Halters in das Führen seines Chauffeurs keine Führereigenschaft begründet, so steht dem doch die erwähnte Möglichkeit gegenüber, dass ein geistiges Führen tatsächlich vorkommen kann.

Die deutsche Gesetzgebung und Literatur kennt neben der Handhabung der Betriebseinrichtung noch ein anderes entscheidendes Erfordernis, das zur Eigenschaft des Führers gehört: «Die bestimmungsmässige Verwendung der Triebkräfte».[8]) Die Maschinenkraft ist die bestimmungsgemässe Triebkraft. Die schweizerische Gesetzgebung weicht davon ab. Auch geschleppte oder mit Tiergespann gezogene Motorfahrzeuge bedürfen nach Art. 58 und 59 des MFG. des Führerausweises. Die Bedienung der maschinellen Einrichtungen (Bremsen) dieser Fälle in Verbindung mit anderen als den bestimmungsmässigen Triebkräften gehört nach Bundesgesetz zum Wesen des Führers. Das deutsche Recht legt den Schwerpunkt der Führereigenschaft auf das Motorfahrzeug als *MOTOR-Fahrzeug*, das schweizerische Recht dagegen auf das

---

[5]) MFG., Art. 14. Vgl. auch S. 3.
[6]) Müller, S. 141; Strebel, S. 155.
[7]) Müller, S. 141.
[8]) Holzapfel, S. 11; Müller, S. 140.

Motorfahrzeug im *Verkehr*. Es ist selbstverständlich, dass das Nebenherlaufen neben dem Motorrad zum Anlaufen des Motors oder das Fahren mit ausgekuppeltem Motor nach Bundesgesetz zum Führen gehören. In bezug auf die «bestimmungsgemässe Verwendung der Triebkräfte» steht das Bundesgesetz demnach zum deutschen Recht in direktem Gegensatz. Strebel[9]) meint: Ein wohl im Verkehr, aber nicht im Betrieb sich befindliches Fahrzeug sollte logischerweise keines Führerausweises bedürfen, wie auch ein Fahrzeug keines Ausweises bedarf, das im Betrieb, aber nicht im Verkehr ist. Das Bundesgesetz folgt jedoch dieser Logik nicht; wohl aus dem ganz bestimmten Grunde, weil es im Verkehr etwas anderes und Positiveres erblickt, als was die deutsche Gesetzgebung und Literatur unter Bewegung auf öffentlichen Wegen und Plätzen versteht. Wir kommen darauf noch im einzelnen zurück.

Eine besondere Frage ist, wo das Führen beginnt und wo es endet. Die Führung beginnt nach Strebel[10]) mit dem «Inbetriebsetzen zwecks Fortbewegung», und endet mit dem «Stillstehen des Fahrzeuges». Beginn und Ende des Führens hängen nach dieser Auffassung allein von der Bedienung der maschinellen Einrichtung ab, also von einem betriebstechnischen Moment. Müller[11]) geht für das deutsche Recht etwas weiter. Nach ihm beginnt die Führertätigkeit in dem Augenblick, wo das Fahrzeug bereitsteht und der Lenker auf dem Führersitz bereitsitzt, mit der Absicht, das Fahrzeug in Bewegung zu setzen. Als Ende des Führens wäre alsdann der Zeitpunkt anzusehen, in dem das Fahrzeug zum Stillstand kommt, «oder in welchem bei dem während des Ganges des Motors zum Stillstand gekommenen Fahrzeug der Motor stillgesetzt wird».[12]) Dem Sinne des schweizerischen Gesetzes werden nach unserer Auffassung beide Darstellungen nicht gerecht. Die deutsche Auffassung genügt nicht, weil nach deutschem Recht zum Führen nur die Bewegung auf öffentlichen Strassen und Plätzen gehört, wozu notwendig die bestimmungsgemässe Verwendung der Triebkräfte gehört. Die Auffassung Strebels wird dem schweizerischen Recht gleichfalls nicht gerecht. Strebel erkennt zwar die wesentliche Bedeutung an, die im Bundesgesetz für den Begriff des Führens dem öffentlichen Verkehr zukommt. Er sagt selbst[13]): «Von einer Führung im Sinne des Gesetzes kann nur gesprochen werden, wenn das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr ist». Seine Definition des Führers sowie die Auffassung über Beginn und Ende der

[9]) Strebel, S. 153.
[10]) Strebel, S. 86.
[11]) Müller, S. 141.
[12]) Müller, S. 141.
[13]) Strebel, S. 155.

Führertätigkeit stehen aber offenbar nicht im Einklang mit dieser Voraussetzung. Er definiert: «Führer eines Motorfahrzeuges ist derjenige, der unter eigener Verantwortung die Verrichtungen ausführt, durch welche es in Betrieb gesetzt (beziehungsweise im Betrieb erhalten) und in der Fortbewegung beherrscht wird». Strebel legt den Nachdruck auf das Inbetriebsein des Fahrzeuges. Wenn der öffentliche Verkehr die Bedeutung erhält, die ihm nach dem Bundesgesetz zukommt und die ihm Strebel[14]) selbst zukommen lässt, genügt diese Definition nicht. Das Gesetz sagt, dass es Bestimmungen über die Verwendung von Motorfahrzeugen im öffentlichen *Verkehr* aufstellen will. Es stellt fest, dass «nur derjenige... ein Motorfahrzeug im *Verkehr* führen darf». Damit ist der Begriff des Führers und des Führens im Sinne des Gesetzes streng in den Rahmen des öffentlichen Verkehrs hineingestellt. Wir werden auf den Begriff des Verkehrs im besonderen zurückkommen. Es sei hier soviel vorweggenommen, dass der Motorfahrzeugführer im Sinne des Gesetzes noch nicht Führer ist, wenn er in seiner Privatgarage den Wagen in Betrieb setzt und durch seinen Garten führt. Erst wenn er das Gartentor verlässt und in den Bereich des öffentlichen Verkehrs kommt, wird er zum Führer im Sinne des Gesetzes und muss den Führerausweis besitzen. Die Führertätigkeit endet nicht, wie Strebel meint, mit dem «Stillstehen des Fahrzeuges». Die Führertätigkeit endet schon vorher, noch während der Fahrt, wenn das Fahrzeug auf der Heimkehr das private Gartentor passiert. Sie kann jedoch in vollem Umfange weiter bestehen, trotzdem das Fahrzeug stille hält, nämlich, wenn der Führer seinen Wagen im öffentlichen Verkehr parkiert. Der Führer bleibt in diesem Falle im Sinne des Gesetzes Führer. Er unterliegt dessen Bestimmungen, selbst wenn er sich vom Wagen entfernt. Hieraus folgt, dass betriebstechnische Massnahmen zwar stets zu den Aufgaben der Führertätigkeit gehören. Es wird keinen Führer geben, der im Verlaufe des Führens ohne betriebstechnische Massnahmen auskommt. Für Beginn und Ende der Führertätigkeit sind diese kein besonderes Merkmal. Beginn und Ende des Führens sind nur davon abhängig, ob das Fahrzeug den Bereich des öffentlichen Verkehrs betritt oder verlässt.

### b) Das Motorfahrzeug.

Wie oben bemerkt, ist «Führer» derjenige, der ein Motorfahrzeug in Verkehr setzt. Die Verwendung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern im öffentlichen Verkehr hat ja das Gesetz zu ordnen.

[14]) Strebel, S. 153, 86 und 87.

Der Begriff des «Motorfahrzeugs» wird daher ebenso wie der «Führer» zu einem Rechtsbegriff, d. h. er ist von rechtlicher Bedeutung und deshalb auch so zu bestimmen, wie es dem Sinne des Gesetzes entspricht und nicht in erster Linie nach technischen oder wirtschaftlichen Gesichtspunkten.[15])

*Motorische Kraft.* Der Ausdruck «Kraftfahrzeug» oder «Motorfahrzeug» hat in der deutschen, beziehungsweise schweizerischen Gesetzgebung nicht immer denselben Sinn gehabt. Vor der Aenderung des Gesetzes im Jahre 1923 definiert das deutsche Recht das «Kraftfahrzeug» als «Wagen» oder «Fahrrad». Es hat damit allein die mit Rädern ausgerüsteten Fahrzeuge zur Beförderung von Personen und Sachen im Auge. Das schweizerische Konkordat und der Gesetzesentwurf von 1922 sprechen bereits vom «Motorfahrzeug». Art. 37bis der Bundesverfassung und der Gesetzesentwurf von 1926 dagegen verwenden den Begriff «Automobil», der das Motorrad in sich schliesst. Der Begriff «Automobil» leidet an der gleichen Schwäche wie der deutsche Begriff «Wagen». Eine gesetzliche Umschreibung für den Begriff «Automobil» versucht der Entwurf der ständerätlichen Kommission von 1923,[16]) in Art. 1: «Als Automobil im Sinne dieses Gesetzes gilt jedes Fahrzeug, das zur Beförderung von Personen oder Sachen auf der Strasse dient und durch mechanische Kraft bewegt wird, ohne an ein Geleise oder eine Leitung gebunden zu sein. Es fallen unter dieses Gesetz insbesondere Motorwagen und Fahrräder.» Die Technik hat sehr bald gezeigt, dass der Begriff «Wagen - Automobil» nicht mehr ausreicht. Motorschlitten, Raupenschlepper, Kehr- und Sprengwagen, Bulldoggen, Feuerwehrspritzen verkehren heute auf den Strassen. Man kann heute die gesetzliche Ordnung nicht mehr auf Fahrzeuge beschränken, die Personen oder Sachen befördern. Das deutsche Gesetz definiert seit 1923 als Kraftfahrzeuge in Art 1: «Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein.» Das schweizerische Bundesgesetz überlässt, mit Rücksicht auf die rasch fortschreitende Technik, die Definition des Begriffs der Vollziehungsverordnung. Diese bestimmt in Art. 1: «Motorfahrzeuge sind Fahrzeuge, die durch motorische Kraft angetrieben werden und auf öffentlichen Strassen verkehren, ohne an Geleise gebunden zu sein.» Die Ausdrücke «Maschinenkraft» und «motorische Kraft» sind nicht identisch. Die schweizerische Fassung ist enger und präziser[17]) als die deutsche. Beide Bezeichnungen haben indes das eine gemein, dass sie im Gegen-

---

[15]) Weitere Definition: Strebel, S. 88 und 89.
[16]) Vgl. dazu Stenographisches Bulletin 1923, StR. 285 ff.; Strebel, S. 89.
[17]) Strebel, S. 90.

satz zur menschlichen, tierischen und Naturkraft (Wasser, Wind in Verbindung mit Hebelwerk) gewählt worden sind.[18]) Müller nennt «Maschinenkraft»[19]) dasselbe wie «Motorkraft». Trotzdem fragen wir uns, ob ein vierrädriger Fahrstuhl mit mechanischem Handbetrieb nicht auch als Landfahrzeug (mit «Maschinenkraft» getrieben) bezeichnet werden kann (vgl. Näh«maschine»). Das Wort «motorische Kraft» bezieht sich deutlich auf jede Form von Energie, die sich infolge Veränderung des Antriebsstoffs in Bewegung umsetzt.[20]) Strebel definiert den Begriff «Motor» als «eine Vorrichtung, welche ihr zugeleitete Energie in Bewegungskraft verwandelt»[21]) Diese Fassung lässt unklar, ob ein Windrotor nicht auch unter diese Definition fallen kann. Der Windrotor muss aber scharf abgegrenzt werden. Dampf-, Benzin- (Explosions-) und Elektromotoren sind die einzigen Energiequellen, die unter *Verwandlung* der Antriebsstoffe zur motorischen Kraft im Sinne des Gesetzes werden. Die unmittelbare Antriebsmaschine (Motor) muss sich im Fahrzeug selbst befinden. Daher der Ausdruck «Motorfahrzeug». Die Aufspeicherung und Zuleitung der Energie kann dagegen auch von aussen geschehen. So gilt der Trolleybus (Omnibus mit elektrischer Kraft aus Oberleitung) als Motorfahrzeug im Sinne des Gesetzes.[22]) Nicht Motorfahrzeuge sind dagegen alle Fahrzeuge, die ohne Motor bewegt werden, also auch Fahrzeuge, deren Fortbewegung durch einfache Weiterleitung von Energie ohne Veränderung des Triebstoffs z. B. durch Wind (Rotor) oder eigenes Schwergewicht, Naturkraft bewirkt wird, ebensowenig der Anhänger, der nur mechanisch fortgezogen wird. Nicht Motorfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind ohnedies Wasser- und Luftfahrzeuge, Luftfahrzeuge auch dann nicht, wenn sie mit Rädern beim Start oder Landen über den Boden gleiten, denn diese Landfahrt dient nur der Luftfahrt, die nicht unter das Bundesgesetz fällt.[23]) Grundsätzlich sind auch nicht Motorfahrzeuge solche Fahrzeuge, die durch menschliche und tierische Kraft fortbewegt werden (wie Krankenstühle mit Handbetrieb und mechanischer Uebersetzung). Hat ein Fahrzeug Vorrichtungen, die es sowohl durch motorische wie durch tierische Kraft bewegen lassen, so muss es grundsätzlich als Motorfahrzeug betrachtet werden. Einzelne Gesetzesbestimmungen, wie die Verkehrsvorschriften und die Haftpflicht treffen

---

[18]) Müller, S. 116; Strebel, S. 90.
[19]) Müller, S. 117.
[20]) Vgl. auch Müller, S. 117.
[21]) Strebel, S. 90.
[22]) Dies gemäss besonderem Beschluss der Expertenkommission; vgl. Protokolle der ausserparlamentarischen Expertenkommission vom Juli 1932.
[23]) Vgl. Hess, Schweizerisches Luftrecht, Jg. 1927.

das Fahrzeug jedoch nur solange, als es durch motorische Kraft im Verkehr ist.[24])

Wir können das Gesagte wie folgt zusammenfassen: Erheblich für den Begriff des Motorfahrzeuges ist weder die Beförderung von Personen und Sachen, noch die Art der Bewegung, wie Fahren, Ziehen, Schieben, Stossen (auch wenn dies für die Kategorieneinteilung bedeutsam ist). Massgebend ist allein die Fortbewegung durch Verwandlung von Energie in Bewegung bei gleichzeitiger Veränderung der Antriebskraft.

*Auf öffentlichen Strassen verkehren.* Was in der deutschen Definition das Wort «Land» in «Landfahrzeugen» aussprechen will, wird in der schweizerischen Definition durch den Nebensatz: «Fahrzeuge, welche ... auf öffentlichen Strassen verkehren» ausgedrückt. Die schweizerische Definition unterscheidet sich auch hier von der deutschen durch den Ausdruck «verkehren» und «im Verkehr». Der deutsche Ausdruck «Landfahrzeuge» wird allgemein[25]) als Fahrzeuge definiert, «die zur Fortbewegung von einem Punkt der Erdoberfläche zu einem anderen durch Bewegung auf der Erdoberfläche geeignet und bestimmt sind». § 1, Abs. 1 des deutschen Kraftfahrgesetzes nimmt vorweg, dass die Kraftfahrzeuge «auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Betrieb[26]) gesetzt werden sollen». Es erhebt sich die Frage, ob die schweizerische Gesetzgebung das gleiche sagen will. Strebel bejaht dies. Er gibt zwar zu, dass die Ausdrucksweise der Vollziehungsverordnung «merkwürdig» ist.[27]) Strebel will unter Anlehnung an die deutsche Auffassung im Gegensatz zu solchen Fahrzeugen, die gar nicht in den öffentlichen Verkehr gebracht werden (landw. Traktoren), alle Fahrzeuge den Bestimmungen des Gesetzes unterwerfen, «die zum Verkehr auf den öffentlichen Strassen bestimmt sind». Es sei nicht der Sinn der Vollziehungsverordnung, dass ein Fahrzeug dem Gesetz nur untersteht, «wenn und solange es auf einer öffentlichen Strasse verkehrt». Wir können uns dieser Auffassung nicht anschliessen. Der Wortlaut der Vollziehungsverordnung ist in seiner Fassung «die auf öffentlichen Strassen verkehren» unmissverständlich. Das Gesetz verwendet auch durchwegs diesen Begriff des «Verkehrs». Diesem Wort einen weiten Sinn zu geben, ist nicht angebracht. Das Gesetz befasst sich nur mit der «Verwendung von Motorfahrzeugen im Verkehr». Das Gesetz sieht im Verkehr grundsätzlich die *Tatsache* des Verkehrs und nicht die *Bestimmung* zum Verkehr. Was

---

[24]) Strebel, S. 91.
[25]) Müller, S. 108; Isaac, S. 92; Holzapfel, S. 13.
[26]) Vgl. hierüber Urteil des Oberlandesgerichtes Dresden vom 22. Dezember 1931, abgedruckt im Deutschen Autorecht, 1932, Nr. 326.
[27]) Strebel, S. 91.

ausserhalb des «Verkehrs» geschieht, interessiert das Gesetz nicht. Das Gesetz will dieVerkehrspolizei, nicht die Betriebspolizei ordnen, das heisst, es will für die Sicherheit des Verkehrs sorgen, nicht die Gefahren der Verwendung eines Motorfahrzeuges (für diejenigen, die es bedienen und Dritte, vgl. zum Beispiel Dampfkessel und ähnliche Anlagen) abwenden. Ein Motorfahrzeug, das nicht im Verkehr ist, kann somit nicht, im besondern hinsichtlich der Verkehrsbestimmungen, den Normen des Gesetzes unterliegen,[28]) es sei denn, dass das Gesetz Ausnahmen ausdrücklich erwähnt, wie z. B. Arbeitsmaschinen. Ein Motorfahrzeug, das ausschliesslich im abgeschlossenen, privaten Hofraum verkehrt, ist hinsichtlich der Vorschriften über den Führerausweis genau so wenig dem Gesetz unterworfen, wie der Führer eines solchen Fahrzeuges nur im «Verkehr» zum Führer im Sinne des Gesetzes wird. Dagegen gilt das Motorfahrzeug im «Verkehr» und der Führer hat sich auszuweisen, wenn er das Fahrzeug als Taxameter in einer Bahnhofhalle zur Bereitschaft aufgestellt hat.[29]) Das «Verkehren» besagt, dass an den Platz gebundene Motormaschinen, wie Krane, Fahrstühle (Lifte), Karusselle, Lufträder und dergleichen nicht Motorfahrzeuge im Sinne des Gesetzes sind. Derartige Maschinen bewegen sich wohl. Sie können auch im Verkehr stehen; aber, da sie an ihren Standort gebunden sind, niemals in dem Sinne, dass sie in den Verkehr gesetzt wären. Sie gehören daher nicht zu den Motoren, «die das Gesetz angeben will». Das Motorfahrzeug kann sowohl mit Rädern als auch mit andern Einrichtungen zur Bewegung versehen sein. Schlitten, Raupen, Walzen, Kufenfahrzeuge sind ebenso Motorfahrzeuge wie Motorwagen als solche, selbst wenn sie durch Besonderheiten ihrer Verkehrseigenschaften teilweise durch die Vollziehungsverordnung von den Gesetzesbestimmungen ausgenommen werden. Die technische Entwicklung zeigt ferner, dass auch der Transport von Personen und Sachen für den Begriff des «Motorfahrzeugs» keine Bedeutung mehr hat. Der Sprengwagen z. B. ist dem Personenwagen als Motorfahrzeug gleichgestellt.

*Ohne an Geleise gebunden zu sein.* Das Motorfahrzeug im Sinne des Gesetzes darf nicht an Geleise gebunden sein. Das Motorfahrzeug, als freies Verkehrsmittel der Strasse, erfordert besondere Sicherheit und Schutzmassnahmen für die Allgemeinheit. Seine ausserordentliche Gefährlichkeit liegt in der freien Wahl der Fahrtrichtung im öffentlichen Verkehr. Den Gegensatz dazu bildet das an Schienen oder Geleise gebundene Motorfahrzeug, wie die

[28]) So auch Badertscher, S. 255.
[29]) Badertscher, S. 255.

elektrische Strassenbahn, die Eisen-, Klein-, Drahtseil-, Feld- und Schwebebahnen. Und zwar macht das Material der Geleise nichts aus, ebenso ob die Bahn vertikal (Lift) oder horizontal ist. Geleise sind jede Einrichtung, *die dem Fahrzeug das Abweichen von einer vorgeschriebenen Richtung unmöglich macht.*[30]) Nach dieser Definition sind also auch Schwebe- und Drahtseilbahnen geleisegebunden. Ihre Richtung ist gleich gebunden wie die der gewöhnlichen Schienenfahrzeuge. Der Trolleybus gilt jedoch nicht als an ein Geleise gebunden; er ist nach der Vollziehungsverordnung ein Motorfahrzeug. Wohl kann man seine Fahrtrichtung nicht ganz frei bestimmen, aber sie ist doch frei genug, um dieselben Sicherheitsvorschriften zu rechtfertigen, wie sie für freifahrende Motorfahrzeuge gelten. Der Trolleybus wurde früher[31]) zwar nicht als Trambahn angesehen, aber der Eisenbahnhaftpflicht unterstellt. Heute untersteht er dem Motorfahrzeuggesetz. Motorisch angetriebene Fahrzeuge, die durch Vorrichtungen auf Geleisen wie auf Strassen sich fortbewegen können, sind Motorfahrzeuge im Sinne des Gesetzes, solange sie wirklich auf Strassen verkehren. Sie sind es nicht mehr, sobald sie die Schienen benutzen. Fahrzeuge mit motorischem Antrieb, die andere auf Geleise laufende Fahrzeuge als Anhänger ziehen, gelten als Motorfahrzeuge. Ebenso freilaufende Treidelfahrzeuge, die Schiffe an der Leine schleppen. Und zwar ist es gleichgültig, ob sie mit eigenem Triebstoff oder mit der aus einer Oberleitung zugeführten Elektrizität sich fortbewegen. Kein Motorfahrzeug ist der am Drahtseil aufgehängte Traktor zur Treidelung von Schiffen.[32])

### c) Die Kategorien.

Es ist die unverkennbare Absicht des Gesetzes, auch Arten von Fahrzeugen zu erfassen, die erst in Zukunft erfunden werden. Die Vielgestaltigkeit der Motorfahrzeuge nach Betrieb und Verwendung erfordert aber eine verschiedene Behandlung durch das Gesetz. Das Gesetz unterscheidet von vornherein verschiedene Kategorien und Typen von Motorfahrzeugen. Diese werden von der Vollziehungsverordnung näher umschrieben. Entstehen Zweifel über die Unterstellung neuer Fahrzeugarten unter die bereits umschriebenen Kategorien oder Typen, so entscheidet der Bundesrat.[33]) Das deutsche Recht teilt die Kraftfahrzeuge nach Betriebsarten (Triebstoff, Dampf, Elektrizität) und Klassen (nach Eigengewicht) ein.

---

[30]) Vgl. Definition bei Holzapfel, S. 16.
[31]) Strebel, S. 93.
[32]) Müller, S. 120.
[33]) Art. 1 MFG.; Art. 1 und VV. zum MFG.

Das Bundesgesetz geht einen andern Weg. Es unterscheidet zunächst zwei Kategorien, die Motorwagen und die Motorräder. Es grenzt die Motorwagen von den Motorrädern, und umgekehrt, durch genaue Definition des Begriffes «Motorräder» ab. Zu den Motorwagen werden Fahrzeuge jeder Art gerechnet, die nicht Motorräder sind: «Motorräder» sind zweirädrige Motorfahrzeuge, sowie dreirädrige, wenn ihr Zylinderinhalt bei Verbrennungsmaschinen nicht mehr als 1100 ccm, oder deren Leistung bei Elektromotoren 7 HP nicht übersteigt.[34]) Dreirädrige Motorfahrzeuge können somit sowohl Motorwagen wie Motorräder sein, je nachdem sie über die angeführte Leistungsgrenze hinausgehen oder nicht. Zweirädrige Motorfahrzeuge sind stets Motorräder. Ob einrädrige Motorfahrzeuge zu den Motorwagen oder Motorrädern zu zählen sind, ist im Gesetz nicht ausdrücklich gesagt. Es wird Sache des Bundesrates sein, darüber zu entscheiden, wenn solche Fahrzeuge praktische Bedeutung erlangen sollten.[35]) Nach den beiden Hauptkategorien teilt die Vollziehungsverordnung die Motorwagen wieder in zwei Unterkategorien ein, nämlich: Leichte Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis zu 3500 kg, schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht über 3500 kg.[36]) Das Gesamtgewicht ist das Leergewicht mit der zulässigen Nutzlast.[37]) Unter den Motorwagen unterscheidet neben diesen Kategorien und Unterkategorien die Vollziehungsverordnung verschiedene Typen.[38])

a) Personenwagen bis zu acht Sitzplätzen;

b) Gesellschaftswagen mit mehr als acht Sitzplätzen;

c) Lastwagen für den Warentransport;

d) Dreiachser;

e) Traktoren, das sind Zugwagen ohne eigenen Tragraum;

f) Sattelschlepper, das sind gelenkige Drei- oder Mehrachser, deren eine oder mehrere Nachlaufachsen mit dem Zugwagen durch ein Fahrgestell auf breiter Basis dreh- und schwenkbar verbunden sind, und bei welchen die Traglast gleichmässig auf Zug- und Nachlaufachsen fällt;

g) Motorkarren, das sind kleine Motorwagen für den Trag- und Schleppdienst auf kurze Entfernungen, deren Geschwindigkeit 15 Std./km nicht übersteigen kann;

---

[34]) Art. 2 VV. zum MFG.

[35]) Strebel, S. 95.

[36]) Diese Einteilung entspricht der Vorschrift des Art. 3 der Internationalen Konvention vom 24. April 1926.

[37]) Art. 4, Ziff. 2 VV. zum MFG. Betreffend die Nutzlast vgl. Art. 11 VV. zum MFG.

[38]) Art. 3 VV. zum MFG.

h) Arbeitsmaschinen, das sind Motorwagen, deren Kraftquelle vorzugsweise zu einer Arbeitsverrichtung wie Fräsen, Sägen, Spalten, Walzen usw. verwendet wird, daneben aber auch zur Fortbewegung der Maschine von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz dient.

Diese grundsätzliche Einteilung der Motorfahrzeuge in Kategorien, Unterkategorien und Typen bildet die Grundlage für die Arten des Führerausweises. Die Vollziehungsverordnung stellt demgemäss eine besondere Tabelle auf.[39]) Sie zählt alle Fahrzeugkategorien auf, für die der Fahrzeugausweis ausgestellt wird, umgekehrt nimmt die deutsche Gesetzgebung vom allgemeinen Führerscheinzwang eine Reihe von Fahrzeugarten aus und bezeichnet diese genau.[40]) Die Kategorien der schweizerischen Vollziehungsverordnung sind:[41])

a) leichte Motorwagen;
b) leichte Motorwagen zur gewerbsmässigen Ausführung von Personentransporten;
c) schwere Motorwagen zum Personentransport (Car Alpin, Autocar und Bus);
d) schwere Motorwagen zum Gütertransport;
e) Traktoren;
f) Motorräder ohne Seitenwagen;
g) Motorräder mit Seitenwagen;
h) Dreiräder;
i) Elektromobile.

Für alle Motorfahrzeuge, die nicht positiv in Art. 35 VV. zum MFG. aufgeführt sind, ist demnach der Führerausweis nicht erforderlich. Das sind in der Hauptsache die sogenannten Arbeitsmaschinen. Das Gesetz und die Verordnung sind jedoch in ihren Bestimmungen über die Ausnahmen widerspruchsvoll. Zunächst geben sie eine grundsätzliche Einteilung der Motorfahrzeuge. Diese gilt jedoch nicht für die Bestimmungen, nach denen der Führerausweis erteilt werden muss oder nicht. Art. 35 VV. trifft diese besondere Einteilung. Demnach muss angenommen werden, dass die nicht darin aufgezählten Motorfahrzeuge keines Führerausweises bedürfen. Der gleiche Artikel führt aber auch eine Reihe von Fahrzeugarten an, die besonderen gesetzlich umschriebenen Ausnahmen unterworfen werden. Arbeitsmaschinen sind überhaupt nicht in der Tabelle aufgeführt. Für sie bedarf es grundsätzlich keines Führerausweises. Sonst aber gelten für Arbeitsmaschinen die Bestimmungen des Gesetzes, mit einer Einschränkung: Sofern

[39]) Art. 35 VV. zum MFG.
[40]) Deutsches Gesetz, § 2, Ziff. 3, der KVO.
[41]) Art. 35 VV. zum MFG.

Arbeitsmaschinen eine Geschwindigkeit von 10 km nicht übersteigen können, gelten für sie vom Gesetz und der Verordnung nur die Vorschriften unter dem Abschnitt «Verkehrsregeln». Zu diesen gehört aber der Führerausweis nicht. Strebel [42]) findet, es sei ein Mangel in unserer Verordnung, dass nicht auch für Arbeitsmaschinen und landwirtschaftliche Traktoren Fahrzeugausweise vorgeschrieben seien. Dieser Mangel in der Verordnung ist jedenfalls zuzugeben. Er besteht namentlich darin, dass Arbeitsmaschinen, unbekümmert um ihr Geschwindigkeitsvermögen, keines Führerausweises bedürfen. Gefährlich für die Sicherheit des Verkehrs ist weniger die Maschine selbst, als die Unfähigkeit des Führers zum Führen. Die Traktoren sind in Art. 35 VV. zum MFG. genannt. Für sie ist der Führerausweis erforderlich, falls nicht Art. 5 VV. eine Ausnahme zulässt. Er lautet: «Für Traktoren, deren Geschwindigkeit 20 Std./km nicht übersteigen kann und die zu Fahrten im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebes verwendet werden (landwirtschaftliche Traktoren), gelten nur die unter dem Abschnitt «Verkehrsregeln» des Gesetzes und der Verordnung aufgestellten Vorschriften, sowie die Strafbestimmungen für ihre Uebertretung». Der Führerausweis wird also nicht verlangt, sofern die Maschinen eine bestimmte Geschwindigkeit nicht übersteigen können und im landwirtschaftlichen Betrieb verwendet werden. Was hierunter genau zu verstehen ist, sagt die Verordnung nicht. Hält man sich an die Anträge der Expertenkommission,[43]) so sind es: «Die Fahrten vom Hof zum Feld und umgekehrt, zur nächsten Bahnstation oder zum lokalen Genossenschaftsgebäude und zurück, sowie mit Holz zur Sägerei; gewerbsmässige Transporte sind ausgeschlossen.» Für Fahrten, die über diese Verwendung hinausgehen, ist der Führerausweis notwendig. Für gewerbsmässige Transporte der Landwirte und für gewerbliche Traktoren besteht die Ausweispflicht unbekümmert um das Geschwindigkeitsvermögen. Neben diesen Ausnahmen überträgt Art. 69, Abs. 2 zum MFG. dem Bundesrat die Befugnis, auch andere, durch mechanische Kraft bewegte Fahrzeuge von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise auszunehmen, sofern deren Geschwindigkeit und Verwendung auf der öffentlichen Strasse eine beschränkte ist. Der Bundesrat hat von dieser Befugnis bis jetzt keinen Gebrauch gemacht. Deshalb unterstehen Kleinkrafträder, motorische Krankenfahrstühle [44]) in vollem

[42]) Strebel, S. 102.

[43]) Siehe Protokoll der ausserparlamentarischen Expertenkommission.

[44]) Im deutschen Recht sind Kleinkrafträder, Krankenfahrstühle, Elektrokarren vom Fahrscheinzwang befreit bzw. stehen unter Landesrecht (Holzapfel, S. 17 und 18).

Umfange den gesetzlichen Bestimmungen. Die Führer sind ausweispflichtig,[45]) eine Behandlung, die im Vergleich zu den soeben erwähnten Erleichterungen für Arbeitsmaschinen allzu streng ist.

### d) Der Verkehr.

Das Bundesgesetz will nur über die Verwendung von Motorfahrzeugen im *öffentlichen Verkehr* Bestimmungen aufstellen. Die deutsche Reichsverordnung von 1930 spricht in ihren Bestimmungen nicht vom «Verkehr»; sie spricht von «Kraftfahrzeugen, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen». Das schweizerische Gesetz spricht positiv vom «öffentlichen Verkehr» und «verkehren». Es geht damit über den deutschen Begriff hinaus. Dies zeigt sich in verschiedenen Bestimmungen. Das Bundesgesetz spricht in Art. 1 von der «Verwendung der Motorfahrzeuge und Fahrräder *im öffentlichen Verkehr*». In Art. 5 von «*Führen im Verkehr*». In Art. 17 von «Verkehren in betriebssicherem Zustand». In Art. 25 vom «Anpassen an die Strassen- und *Verkehrsverhältnisse*». Art. 1 der Vollziehungsverordnung definiert die Motorfahrzeuge als Fahrzeuge, «die ... auf öffentlichen Strassen *verkehren*».

Der Begriff «Verkehr» bedeutet zunächst die Bewegung von Fahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Er geht aber weiter. Er umfasst auch die mannigfaltigen Beziehungen, die sowohl zwischen den sich bewegenden Fahrzeugen, als auch zwischen Fahrzeugen und den übrigen Strassenbenützern, sei es im Stillstehen oder in der Bewegung, entstehen und eigene Spielregeln der Ordnung erfordern. Der Verkehr bedeutet die Einheit aller gegenseitigen Beziehungen sämtlicher die öffentlichen Strassen benützenden Fahrzeuge. Verkehren heisst nichts anderes, als teilnehmen an diesem Bereich der gegenseitigen Beziehungen auf öffentlichen Strassen. Strebel[46]) versteht unter Verkehr: «den Inbegriff der sich auf der Strasse bei der Fortbewegung und dem Aufenthalt ihrer Benützer abwickelnden Vorgänge». Der «Verkehr» im schweizerischen Bundesgesetz umfasst gegenüber dem deutschen Recht zu dem motorischen Betrieb und der Bewegung auch den Eintritt in das System von Beziehungen, das unter den Strassenbenützern besteht. Es kommt daher beim «Verkehren» nicht mehr allein auf das Halten oder Fahren, auf das Inbetriebsein oder Nichtinbetriebsein des Fahrzeuges an. Dies gilt vor allem insoweit es sich um die Vorschriften für die Verkehrssicherheit handelt.[47])

---

[45]) Strebel, S. 99.
[46]) Strebel, S. 86.
[47]) Strebel, S. 86; vgl. Anm. 2, S. 35.

Alle den Führerausweis berührenden Fragen beruhen auf diesem Verkehrsbegriff.

Unsere Aufgabe ist es, den Begriff des Verkehrs klar zu umschreiben, soweit er in dem Abschnitt «Verkehr» des Gesetzes und den «Verkehrsregeln» in der Verordnung rechtliche Bedeutung erlangt. Strebel[48]) weicht hinsichtlich der Haftpflichtbestimmungen von unserer oben angeführten Umschreibung des «Verkehrs» ab. Ihm ist nicht für diesen Abschnitt die *Tatsache* des Verkehrens wichtig, sondern die *Bestimmung* zum Verkehr. «Ein motorisch angetriebenes Fahrzeug, das diese Zweckbestimmung (zum öffentlichen Verkehr) hat, ist den Bestimmungen des Gesetzes, soweit diese nicht bloss den öffentlichen Verkehr selbst ordnen, ist also insbesondere den Haft- und Versicherungspflichtbestimmungen auch dann unterworfen, wenn es nicht auf öffentlichen Strassen, sondern z. B. im abgeschlossenen Hofraum oder auf einem der Allgemeinheit nicht zugänglichen Privatwege verkehrt.» Im Gegensatz dazu sagt Badertscher:[49]) «Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten nur bei der Verwendung von Motorfahrzeugen ... im öffentlichen Verkehr. Das Gesetz kommt nicht zur Anwendung, wenn diese Fahrzeuge in Garagen, Fabrikliegenschaften, auf Höfen, auf landwirtschaftlichen Grundstücken, auf Rennbahnen usw. benützt werden.»[50]) Die gleiche Meinung vertritt Stadler.[51]) Was die Anwendung der Verkehrsvorschriften betrifft, so ist Badertscher zweifellos zuzustimmen. Zweifelhafter ist es, ob dies auch für die Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen geschehen kann. Art. 37, Abs. 1 MFG. spricht bezüglich der Haftpflicht nur vom «Betrieb» des Motorfahrzeuges. Es lässt sich indes auch hier die Auffassung vertreten, Art. 37, Abs. 1 MFG. sei im Sinne des Art. 1 MFG. zu verstehen, wonach das Gesetz es als seine Aufgabe bezeichnet, Bestimmungen über die Motorfahrzeuge «im öffentlichen Verkehr» aufzustellen. Die Haftpflicht gilt nach dieser Auffassung nur für den «Betrieb» des Fahrzeuges, sofern es tatsächlich in Verkehr gesetzt ist. Diese Interpretation vertreten Badertscher und Stadler.[52]) Gegenteiliger Meinung ist neben Strebel auch Kindler,[53]) letzterer aus der Ueberlegung, weil der Geltungsbereich der Automobilhaftpflichtbestimmung dadurch eine erhebliche Einschränkung erfahren würde.

---

[48]) Strebel, S. 91.
[49]) Badertscher, S. 2.
[50]) Badertscher, S. 109.
[51]) Stadler, S. 74, 77, 3.
[52]) Stadler, S. 3, 77.
[53]) Kindler in Zeitschrift des schweizerischen Rechtes, N. F. Bd. 52, H. 2, 1933, S. 127 und 128.

Der Begriff «Verkehr» im Sinne des Gesetzes setzt voraus, dass er *öffentlich* ist, d. h. er muss sich auf Strassen abspielen, die jedermann zugänglich sind. Zu den Strassen gehören auch Brücken, Durchgänge und Plätze, letztere nicht nur als Durchfahrtsplätze, sondern auch Spiel- und Rennplätze, soweit sie, wie die Strassen, dem *Verkehr* geöffnet sind.[54]) Die Frage, ob die Strassen öffentlicher oder privater Besitz sind, spielt keine Rolle. Auch private Strassen können jedermann rechtlich oder tatsächlich geöffnet sein, während öffentlich-rechtliche Strassen oder Plätze für den öffentlichen Verkehr gesperrt sein können. Oeffentlicher Verkehr besteht auch dann, wenn die Strasse nur unter gewissen Einschränkungen und Bedingungen (z. B. bezüglich Ladegewicht, Fahrgeschwindigkeit usw.) oder nur für bestimmte Zwecke (Kirch-, Schul-, Spitalwege, Zugang zu einer Fabrik usw.), in diesem Umfange oder zu diesem Zwecke aber jedermann zugänglich ist.

## 2. Arten des Führerausweises.

### a) Der allgemeine Führerausweis.[55])

Das Gesetz definiert den allgemeinen Führerausweis nicht. Dagegen unterscheidet es verschiedene Arten des Führerausweises, und diese besonderen Arten grenzt es gegenüber dem allgemeinen Führerausweis ab. Soweit Gesetz und Verordnung nichts anderes vorschreiben, gilt der Führerausweis nur für die Kategorien,[56]) für die er ausgestellt ist. Aber er gilt für jedes Fahrzeug der betreffenden Kategorie, unabhängig von der Motorstärke.[57]) Weder Gesetz noch Vollziehungsverordnung sprechen davon, dass der Führerausweis nur für ein einzelnes bestimmt umschriebenes Motorfahrzeug, also nicht allgemein für eine Kategorie ausgestellt werden kann. Badertscher [58]) sagt: «Obschon es im Gesetz nicht vorgesehen ist, scheint es uns doch zulässig, nur beschränkte Führerausweise auszustellen, die nur zur Führung eines bestimmten Fahrzeuges ermächtigen, nicht allgemein zur Führung einer Fahrzeugkategorie.» Diese Individualisierung des Führerausweises auf Einzel-

---

[54]) Strebel, S. 88.

[55]) Bemerkung: Die Terminologie «allgemeiner Führerweis» ist im Gesetz nicht zu finden. Wir bezeichnen den sogenannten Führerausweis als den «allgemeinen» im Gegensatz zum «besonderen» Führerausweis, den das Gesetz ausdrücklich nennt. Das Wort «allgemein» soll nicht die Bedeutung des «allgemein gültig» haben, sondern nur den Gegensatz zum «besonderen» Ausweis darstellen.

[56]) Art. 35 VV. zum MFG., Art. 9, Abs. 3, MFG.

[57]) Badertscher, S. 20.

[58]) Badertscher, S. 19.

fahrzeuge scheint uns jedoch dem Sinne und Wortlaut des Gesetzes zu widersprechen. Eine solche Auffassung könnte zu Unsicherheit führen und der Willkür der Erteilungsbehörde Vorschub leisten. Badertscher denkt an den Fall, dass ein Bewerber infolge körperlicher Gebrechen nur dann die Gewähr für die Verkehrssicherheit bietet, wenn sein Fahrzeug mit gewissen Einrichtungen versehen ist, durch die er es tatsächlich beherrschen kann. Nach unserer Auffassung macht die Behörde in diesem Fall die Auflage, die geforderten Vorrichtungen in das Fahrzeug einzubauen. Sie stellt den Führerausweis aber nicht für das einzelne Fahrzeug aus, sondern für alle Fahrzeuge der betreffenden Kategorie in Verbindung mit der bezeichneten Auflage; aus diesem besonderen Fall dürfte auch nicht abgeleitet werden, dass das Gesetz in allen Fällen den Ausweis für ein bestimmtes Fahrzeug erteilt haben wolle.

Art. 35 der VV. zum MFG. greift von den aufgezählten Kategorien eine Reihe b), c), d), e) heraus. Für diese wird der besondere Führerausweis verlangt. Damit bleiben für den allgemeinen Führerausweis die folgenden Kategorien übrig: a) leichte Motorwagen, f) Motorräder ohne Seitenwagen, g) Motorräder mit Seitenwagen, h) Dreiräder, i) Elektromobile. Die Führerausweise dieser Kategorien gelten nicht auch für eine andere Kategorie. Umgekehrt ist es bei den besonderen Führerausweisen der Kategorien b), c), d), e). Von diesen ist der Ausweis der Kategorie b) (leichte Motorwagen zur gewerbsmässigen Ausführung von Personentransporten) auch gültig für die Kategorie a) (leichte Motorwagen, für die nur der allgemeine Führerausweis erforderlich ist). Das Gesetz spricht nicht davon, ob auch die übrigen besonderen Führerausweise für die Kategorie a) Gültigkeit haben. Für die Kategorien c) und d) (schwere Motorwagen für Personen und Gütertransport) ist dies ohne weiteres anzunehmen. Der besondere Führerausweis wird hier nur demjenigen erteilt, der den allgemeinen Führerausweis schon besitzt. Dagegen ist der besondere Führerausweis für die Kategorie e) (Traktoren) nicht für die Kategorie a) gültig.

### b) Der Lernfahrausweis und die Fahrlehrbewilligung.

Ein Führerausweis besonderer Art ist der Lernfahrausweis. Das Gesetz sagt hierüber (Art. 14, Abs. 2 und 3 MFG.): «Der Lernende muss (für Fahrten zu Lernzwecken) von einer Person begleitet sein, die den Führerausweis besitzt und damit die Verantwortlichkeit als Führer trägt. Für solche Fahrten hat der Lernende bei der Behörde seines Wohnsitzkantons einen Lernfahrausweis einzuholen.» Die Vollziehungsverordnung führt diesen

Grundsatz weiter aus. Nach Art. 60, Abs. 2 VV. zum MFG. darf der Fahrschüler mit einem Motorwagen nur in Begleitung einer Person fahren, die mindestens seit einem Jahr im Besitz eines Führerausweises für Motorwagen ist. Motorradfahrschüler müssen ebenfalls von einer Aufsichtsperson mit Führerausweis begleitet sein, doch ist es gleichgültig, seit wann diese Begleitperson den Ausweis besitzt. Der Lernfahrausweis wird auf Gesuch erteilt.[59]) Für das Gesuch muss Formular a) des Anhanges zur Vollziehungsverordnung verwendet werden. Der Lernfahrausweis hat ähnliche Bedeutung als Fahrerlaubnis und Legitimationsurkunde wie der Führerausweis selbst. Er ist auf der Fahrt stets mitzuführen.[60]) Er ist für drei Monate gültig und kann nach Ablauf jeweils um einen Monat verlängert werden.[61]) Es steht im Ermessen der Ausstellungsbehörde, die Verlängerung zu verweigern, wenn es sich aus der langen Dauer der Lehrzeit ergibt, dass der Bewerber die Fähigkeit offenbar nicht besitzt, ein Motorfahrzeug zu führen. Der Bewerber erhält mit dem Lernfahrausweis die gesetzlichen Bestimmungen über den Motorfahrzeugverkehr ausgehändigt. Wie der Lernfahrausweis im Vergleich zum Führerausweis zeitlich beschränkt ist, gilt er auch räumlich beschränkt. Er gilt wohl und berechtigt zu Lernfahrten in der ganzen Schweiz. Art. 60 VV. zum MFG. gebietet aber, dass verkehrsreiche Strassen nur dann zu Lernfahrten benutzt werden dürfen, wenn dies ohne Gefährdung des Verkehrs möglich ist. Für die Einhaltung dieser Vorschrift sind sowohl Fahrschüler wie Fahrlehrer verantwortlich. Sie müssen beide die Verkehrsregeln kennen. Das Gesetz lädt aber ausdrücklich die «Verantwortlichkeit als Führer» dem Fahrlehrer[62]) bzw. dem Begleiter des Fahrschülers auf. Damit gilt der Fahrlehrer im Sinne des Gesetzes als Führer, selbst wenn er nicht lenkt.[63]) Der Fahrschüler ist indessen nicht etwa überhaupt kein Führer. Seine Verantwortung bleibt.[64]) Er ist für seine Führertätigkeit, die er unter Aufsicht des Fahrlehrers tatsächlich ausübt, verantwortlich.[65]) Das deutsche Recht kennt den Lernfahrausweis nicht. Dagegen verpflichtet es den Lernfahrschüler, den Fahrunterricht bei einer staatlich konzessionierten Fahrschule zu nehmen. Das

---

[59]) Vgl. S. 61.

[60]) Art. 60, Abs. 4, VV. zum MFG.

[61]) Art. 31, Abs. 3, VV. zum MFG.

[62]) Als Fahrlehrer ist nicht der nach Gesetz konzessionierte gewerbsmässige Unterrichtserteiler zu verstehen, sondern jeder Führer, der tatsächlich einen Schüler unterrichtet.

[63]) Vgl. S. 23.

[64]) Badertscher, S. 30.

[65]) Vgl. Badertscher, S. 30 und 31; Stadler, S. 35, 36 und 133; weiter vorn S. 22 f.

schweizerische Recht lässt ihm frei, wie er sich ausbilden will. Es verlangt lediglich die Begleitung eines Fahrzeugführers mit einjähriger Erfahrung. Dafür ist aber offensichtlich der Fahrschüler nicht jeder Verantwortung enthoben. Seine eigene Verantwortung ist durch den Lernfahrausweis gekennzeichnet.

Ein Gegenstück zum Lernfahrausweis ist die «Fahrlehrbewilligung». Diese ist zur Ausübung des Fahrlehrerberufes[66]) erforderlich. Nicht der Gelegenheitsfahrlehrer, auch nicht der Garagen- oder Reparaturwerkstätteninhaber, der hin und wieder einen Fahrschüler ausbildet, bedarf der Fahrlehrbewilligung.[67]) Nur wer die Fahrausbildung *gewerbsmässig* betreibt, bedarf der Konzession. Die Erteilung dieser Bewilligung wird an eine Reihe besonderer Voraussetzungen und Ablegung einer besonders schweren Prüfung geknüpft.[68]) Die Fahrlehrbewilligung ist ein Jahr gültig. Mangels gesetzlicher Bestimmung ist es den Kantonen überlassen, die Gültigkeit auf das Kalenderjahr festzusetzen oder jährlich vom Tag der Ausstellung an zu erneuern. Der Kanton Bern hat die erste Form gewählt. Die «Fahrlehrbewilligung» braucht bei der Fahrt selbst nicht als Ausweis mitgeführt zu werden. Die «Fahrlehrbewilligung» als Erlaubnis kann entzogen werden, wenn die Voraussetzungen wegfallen, so z. B. wenn der gute Leumund nicht mehr besteht oder wenn der Fahrlehrer persönlich nicht mehr Gewähr für eine einwandfreie Ausübung des Berufes bietet.[69])

### c) Der besondere Führerausweis.

Das Gesetz hebt aus den neun Kategorien, für die der Führerausweis ausgestellt wird, vier heraus und verlangt für sie, wie schon erwähnt, den besonderen Führerausweis. Diese Kategorien betreffen den gewerbsmässigen Motorfahrzeugverkehr sowie den Verkehr mit schweren Motorwagen. Ein unzuverlässiger Führer, der gewerbsmässig am öffentlichen Verkehr teilnimmt, bildet eine grössere Gefahr als derjenige, der nur gelegentlich fährt. Der gewerbsmässige Führer benützt viel häufiger die Strassen als der andere. Er bedarf daher einer besonderen Erfahrung und Sicherheit im Beherrschen der Verkehrsregeln, sowie besonderer Kenntnisse in der technischen Beschaffenheit des Fahrzeuges. Ihm sind gewerbsmässig Menschen zur Obhut im Verkehr anvertraut. Der Verkehr mit schweren Motorwagen erfordert eine besondere Fähigkeit im Führen und gleichfalls besondere Kenntnisse über die

[66]) Art. 14, Abs. 3, MFG.
[67]) Vgl. Badertscher, S. 287 und 288.
[68]) VV. zum MFG., Art. 32.
[69]) Vgl. Stadler, S. 37.

technische Beschaffenheit des Fahrzeuges. In diesen Fällen verlangt das Gesetz einen besonderen Ausweis, der eine besondere Prüfung zur Voraussetzung hat.[70]) Die Kategorien, für die der besondere Führerausweis erforderlich ist, sind: b) leichte Motorwagen «zur gewerbsmässigen Ausführung von Personentransporten); c) schwere Motorwagen zum Personentransport; d) schwere Motorwagen zum Gütertransport; e) Traktoren. Der besondere Führerausweis ist nicht nur für den gewerbsmässigen Führer von schweren Personentransportwagen erforderlich, sondern auch für den gewerbsmässigen Personentransport in kleinen Motorfahrzeugen. Damit sind die Taxameterchauffeure gezwungen, sich der besonderen Führerprüfung zu unterziehen.[71]) Der besondere Führerausweis ist nicht notwendig für den Motorwagenführer, der nur gelegentlich, entgeltlich oder unentgeltlich Personen befördert. Notwendig ist er, sobald die Personenbeförderung gewerbsmässig ausgeübt wird. Dagegen bedarf es zum Führen von schweren Motorfahrzeugen des besonderen Führerausweises auch bei *gelegentlichen* Personen- und Gütertransporten. Vom Grundsatz, dass der Führerausweis nur für die Kategorie gültig ist, für die er ausgestellt wird, macht das Gesetz im Verkehr mit dem besonderen Führerausweis eine Ausnahme. Der Führerausweis zur Führung eines schweren Motorwagens (Kategorie c) ode d)) berechtigt auch zur Führung eines Traktors (Kategorie e).[72]) Der Führerausweis der Kategorie c) (schwere Motorwagen zum Personentransport) berechtigt auch zur Führung von Kategorie d) (schwere Motorwagen zum Gütertransport). Für jede andere Erweiterung des Führerausweises (mit Ausnahme von der Kategorie b) auf Kategorie a)) auf eine andere Kategorie ist eine Nachprüfung erforderlich. Im übrigen ist der Geltungsbereich des besonderen Führerausweises der gleiche wie der des allgemeinen Führerausweises.

### d) Der eidgenössische Führerausweis.

Neben dem «allgemeinen» und dem «besondern» Führerausweis sieht das Gesetz den sogenannten «eidgenössischen» Führerausweis vor, den der Bund für die Führer seiner eigenen Motorfahrzeuge ausstellen kann. Es sind dies namentlich: Beamte der Post, der Militärverwaltung, der Zollverwaltung. Die Bundesbehörde kann die eidgenössischen Führerausweise selbst ausstellen oder die Kantone damit beauftragen, ebenso mit der Prüfung[73]) in

[70]) Vgl. Art. 34 und Art. 10 VV. zum MFG.; ebenso III. Teil.
[71]) Vgl. Art. 34 und Art. 10 VV. zum MFG.; ebenso III. Teil.
[72]) Art. 35 VV. zum MFG.
[73]) Art. 11 MFG.

diesem Fall. Die Kantone sind gehalten, für die Führer von eidgenössischen Motorfahrzeugen die eidgenössischen Ausweise auszustellen.[74]) Durch Bundesratsbeschluss vom 26. Januar 1933 untersteht die Prüfung der eidgenössischen Führer und die Ausstellung der eidgenössischen Führerausweise für die Führer des Militärdepartementes der Kriegstechnischen Abteilung, für alle übrigen Führer des Bundes dem Kursinspektorat der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung. Der eidgenössische Führerausweis hat die gleiche Bedeutung wie der allgemeine Ausweis. Er gilt in allen Kantonen und für jedes Fahrzeug der gleichen Kategorie, für die er ausgestellt ist. Ueber den Entzug entscheidet die eidgenössische Amtsstelle von sich aus oder auf Antrag eines Kantons.[75]) Die Bundesverwaltung kann für die Ausbildung ihrer Motorfahrzeugführer eidgenössische Lernfahrausweise ausstellen. Diese haben die gleiche Gültigkeit wie die allgemeinen Lernfahrausweise.

### e) Der «internationale Führerschein» und der nationale Führerausweis im internationalen Verkehr.

Der zunehmende internationale Automobilverkehr hat die Staaten veranlasst, die nationalen Motorfahrzeuggesetze einander anzugleichen und den Motorfahrzeugverkehr auch international zu regeln. Bereits im Jahre 1909 treten eine Anzahl Staaten in Paris zusammen. In diesem Jahr kommt das erste internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zustande. In der Folge ändern sich jedoch die Bedürfnisse. Als besonderer Mangel im ersten Abkommen stellt sich heraus, dass der internationale Führerschein nur für einzelne Fahrzeuge und nicht für ganze Kategorien ausgestellt wird. Eine Konferenz, die vom 20. bis 24. April 1926 in Paris tagt, führt zu dem neuen internationalen Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926. Dieses Abkommen gilt nach Art. 1 «für den Strassenverkehr mit Kraftfahrzeugen im allgemeinen, ohne Rücksicht auf Gegenstand und Art der Beförderung, vorbehältlich der besondern Vorschriften der einzelnen Staaten über öffentliche Betriebe zur gemeinsamen Beförderung von Personen und über solche von Beförderung von Gütern.»

«Als Kraftfahrzeuge im Sinne des Abkommens (Art. 2) gelten alle mit einer mechanischen Antriebsvorrichtung ausgerüsteten Fahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen verkehren, ohne an ein Schienengeleise gebunden zu sein, und der Beförderung von Per-

[74]) Art. 35, Abs. 2, VV. zum MFG.
[75]) Art. 13, Abs. 4, MFG.

sonen und Gütern dienen.» Diese Definition deckt sich nicht ganz mit derjenigen der Vollziehungsverordnung. Der Begriff der «mechanischen» Antriebsvorrichtung ist allgemeiner, als der der «motorischen». Umgekehrt macht die Bedingung des «Personen- und Güterverkehrs» den Begriff «*Motorfahrzeug*» im internationalen Recht viel enger, als er im schweizerischen Recht ist. Das internationale Recht bleibt mit seiner Definition des Motorfahrzeuges hinter dem neuen Stande des Rechts zurück, nach dem es gleichgültig ist, ob ein Motorfahrzeug Personen oder Güter befördert, vielmehr die motorische Kraft und die Teilnahme am Verkehr allein bedeutsam sind. Die Definition des Motorfahrzeuges, wie sie in Art. 2 des internationalen Abkommens geführt wird, widerspricht auch Art. 1 des gleichen Abkommens, das dort seine Gültigkeit für den Strassenverkehr mit Motorfahrzeugen «im allgemeinen ohne Rücksicht auf Gegenstand und Art der Beförderung» proklamiert.

Der Bewerber des internationalen Führerscheins muss seiner nationalen Ausstellungsbehörde einen Nachweis über seine Befähigung — d. h. seine Eigenschaften, die eine hinreichende Gewähr für die öffentliche Sicherheit bieten — beibringen. Auf Grund dieses Nachweises wird ihm die Erlaubnis erteilt. Mit dieser Vorschrift ist nicht gesagt, dass für den internationalen Führerschein eine Prüfung unbedingt notwendig ist. Jedenfalls ist aber ein Befähigungsnachweis unbedingte Voraussetzung. Dieser wird sich in der Regel auf die nationalen Bedingungen stützen. Ist in einem Land ein Führerausweis überhaupt nicht notwendig, wie z. B. in Belgien, so muss der Nachweis auf Grund einer speziellen Prüfung oder nachgewiesenen Erfahrung im Führen erbracht werden. Bei dieser Rechtslage ist es möglich, dass Führer in manchen Ländern den internationalen Führerschein leichter erlangen können, als in andern Ländern. Sie können dann trotzdem in den Ländern mit schwerer Prüfung ohne neue Prüfung fahren. Der internationale Führerschein wird nach vorgeschriebenen Formularen [76]) von den staatlichen Behörden, oder von einem durch diese betrauten Verein unter Gegenzeichnung der Behörde ausgestellt. Er darf nur Personen über 18 Jahren erteilt werden und ist vom Tage der Ausstellung an ein Jahr gültig, nicht für das Kalenderjahr wie der nationale Führerausweis. Zur weitern Benützung muss nach Ablauf der Gültigkeit ein neuer Ausweis ausgestellt werden. Eine Erneuerung des alten, wie beim nationalen Ausweis, gibt es beim internationalen nicht.

---

[76]) Vgl. Anlage D und E der internationalen Konvention.

Der internationale Führerschein wird für drei Klassen (Kategorien) von Fahrzeugen ausgestellt: a) Kraftfahrzeuge, deren Gesamtgewicht, bestehend aus dem Leergewicht und der bei der Zulassung für zulässig erklärten grössten Belastung, 3500 Kilogramm nicht übersteigt; b) Kraftfahrzeuge, deren wie oben gebildetes Gesamtgewicht 3500 Kilogramm übersteigt; c) Krafträder mit und ohne Beiwagen. Die internationalen Führerscheine sind für alle Fahrzeuge jeder Klasse in allen Vertragsstaaten gültig.

Die Fahrzeugführer sind gehalten, sich nach den Verkehrsgesetzen und Bestimmungen zu richten, die im Land, in dem sie verkehren, Geltung haben.[77]) Sämtliche Konventionsstaaten können einem Führer das Recht verweigern, den internationalen Führerschein zu benützen, wenn er augenscheinlich den nationalen Bedingungen nicht genügt. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich gegenseitig mitzuteilen, welche Inhaber von internationalen Führerscheinen sich einer Zuwiderhandlung gegen Bestimmungen über den Verkehr schuldig gemacht haben.[78]) Die Vertragsstaaten verpflichten sich ferner, den Staaten, die die internationalen Führerscheine ausgestellt haben, Namen, Vornamen und Adresse der Personen mitzuteilen, denen sie das Recht aberkannt haben, den Führerschein zu benützen. Die der Konvention angehörenden Staaten sind im Anhang der Konvention aufgeführt.

Der Bundesrat wird durch Art. 16 MFG. beauftragt, Vorschriften über die Ausweise ausländischer Führer aufzustellen. Er nimmt in Art. 36 VV. zum MFG. auf das erwähnte internationale Abkommen Bezug, dem auch die Schweiz beigetreten ist. Ausländische Motorfahrzeugführer, die vorübergehend in der Schweiz fahren, müssen im Besitze des internationalen Führerscheins gemäss dem internationalen Abkommen sein, sofern der Bundesrat nicht für Motorfahrzeugführer aus bestimmten Staaten darauf verzichtet. Ein solcher gegenseitiger Verzicht wurde ausgesprochen durch Vereinbarung vom 19. Dezember 1930 zwischen der Schweiz und Italien. Wird von Angehörigen der beiden Staaten der nationale Führerausweis vorgewiesen, so ist der Besitz des internationalen Führerscheins nicht mehr notwendig. Durch eine spätere Interpretation ist diese Vereinbarung dahin ergänzt worden, dass die Führerausweise des einen Landes im andern Lande für alle Motorfahrzeugkategorien gelten, für die sie auch im ausstellenden Staate gültig sind. Eine ähnliche Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der nationalen Ausweise ist am 1. November 1932 mit Deutschland getroffen worden. Bereits am 1. August 1932

[77]) Art. 8 der internationalen Konvention.
[78]) Art. 10 der internationalen Konvention.

hat der Bundesrat einseitig auf die Führung des internationalen Führerscheines gegenüber Führern aus Deutschland und Frankreich verzichtet für Motorfahrzeuge zum Personentransport, die in den beiden Herkunftsländern immatrikuliert sind und deren Führer den deutschen bzw. französischen Führerausweis besitzen. Der Bundesrat wollte damit den Fremdenverkehr erleichtern. Verkehren in der Schweiz Motorfahrzeugfahrer aus einem Staat, der dem internationalen Abkommen nicht beigetreten ist, so verlangt die Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz [79]) den Besitz des nationalen Führerausweises. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement entscheidet über die Anerkennung der Ausweise solcher Staaten. Eine Entscheidung des Departements ist bisher noch gegenüber keinem Staate gefällt worden. Falls ein solcher nationaler Führerausweis als nicht genügend betrachtet wird, muss der schweizerische Führerausweis eingeholt werden.

In Ausführung der Bestimmungen des Art. 7, Abs. 5 des internationalen Abkommens wird durch Art. 36, Abs. 4 der Vollziehungsverordnung zum Motorfahrzeuggesetz der internationale Führerschein von der gleichen Behörde ausgestellt, die den nationalen Führerausweis erteilt. Der Bundesrat ermächtigt die Kantone, ihrerseits Vereine von Automobilisten und Motorfahrern mit der Ausstellung internationaler Ausweise unter Gegenzeichnung der zur Ausstellung zuständigen Behörde zu betrauen. Die Kantone haben bisher von dieser Ermächtigung wenig Gebrauch gemacht.[80]) Einzelne Kantone, zum Beispiel Bern, haben es ausdrücklich abgelehnt, Vereine hierzu zu ermächtigen. Sie wollten die Kontrolle über die Prüfung und die Ausstellung des Führerscheines nicht aus der Hand geben.

Die Kantone können auch ausländischen Motorfahrzeugführern, die aus einem Konventionsstaat kommen, den internationalen Führerschein ausstellen, wenn sie beim Grenzübertritt in die Schweiz nur den nationalen Ausweis haben.

Auf Grund des internationalen Führerscheins darf ein Ausländer in der Schweiz einen schweizerischen Wagen führen, sofern er seinen Wohnsitz nicht in der Schweiz hat und sein heimatlicher Führerausweis nach dem ausländischen Recht des Wohnsitzes gültig ist. Verlegt er den Wohnsitz in die Schweiz, so muss er den schweizerischen Führerausweis einholen und sich der Prüfung unterziehen. Nach Art. 9, Abs. 1, 2. Satz MFG. bestimmt der Bundesrat, wann ein Ausländer mit nationalem Führerschein, der in die Schweiz übersiedelt, von der Führerprüfung nach schweize-

[79]) Art. 36, Abs. 3, VV. zum MFG.
[80]) Art. 36, Abs. 4, 2. Satz, VV. zum MFG.

rischem Recht zu befreien ist, mit anderen Worten, welche ausländischen Prüfungen genügend sind.[81]) Der Ausländer, der im Besitze eines ausländischen Führerausweises ist, kann sofort oder mit verkürzter Wartefrist zur Prüfung zugelassen werden.[82]) Dass er von der Lösung eines Lernfahrausweises überhaupt befreit sei, wie das Badertscher [83]) annimmt, ist weder im Gesetz noch in der Verordnung vorgesehen. In der Praxis wird allerdings diese Lösung nicht verlangt, wenn die sofortige Zulassung zur Prüfung gestattet wird. Wird nur die Wartefrist abgekürzt, so besteht kein Grund, von der gesetzlichen Ordnung abzuweichen. Hier muss der Lernfahrausweis abgegeben werden, um die Kontrollarbeit der Polizeiorgane zu ermöglichen. Das Gesetz enthält auch keine Bestimmung, wonach die Führung eines Motorfahrzeuges auf Grund des ausländischen Führerscheines während mindestens eines Jahres notwendig wäre, um diesen Dispens zu erhalten. In der Regel muss auch der Ausländer das für den Inländer vorgeschriebene Verfahren innehalten.

---

[81]) Dieser Bundesratsbeschluss ist bis heute noch nicht gefasst worden.
[82]) Art. 33, Abs. 5, 2. Satz, VV. zum MFG.
[83]) Badertscher, S. 10 und 17.

DRITTER TEIL.

# Die Erteilung des Führerausweises.

## 1. Oertliche und sachliche Zuständigkeit.

Der Bund stellt die Vorschriften auf über den Führerausweis. Die Vollziehung überträgt er den Kantonen. Für die Ausstellung des Ausweises ist zuständig der Wohnsitzkanton des Bewerbers.[1]) Die Kantone[2]) bezeichnen die Behörde, welche den Ausweis auszustellen hat, und zwar soll in jedem Kanton nur *eine* bezeichnet werden. Die Kantone haben diese Behörde verschieden organisiert. Der Kanton Bern hat die Aufgabe einem besondern Strassenverkehrsamt übertragen. Dieses stellt unter der Aufsicht der Polizeidirektion die Führerausweise aus und führt darüber genaue Kontrolle. Wie bemerkt, ist der Kanton des Wohnsitzes zuständig. Was aber als Wohnsitz zu betrachten ist, ist nicht ganz klar. Es liegt nahe, darunter den zivilrechtlichen Wohnsitz[3]) zu verstehen, das heisst den Ort, an dem der Bewerber sich mit der Absicht dauernden Verbleibens aufhält. So wäre beispielsweise für einen auswärtigen Studenten der Hochschulkanton nicht zuständig, weil der Aufenthalt zu Studienzwecken einen selbständigen zivilrechtlichen Wohnsitz nicht begründet. Tatsächlich wird aber dieser Begriff weiter gefasst. Die kantonalen Behörden betrachten als Wohnsitz den Ort des tatsächlichen Aufenthaltes, also gewissermassen den «faktischen» Wohnsitz als massgebend. Wohnsitz ist somit auch der Ort, wo jemand sich zu längerem Besuch aufhält. Es ist das die Norm, der die Praxis auch gegenüber Bewerbern folgt, die ihren Wohnsitz im Ausland haben. Für sie ist jeweils der Kanton zuständig, in dem sie sich aufhalten. Die Auffassung Strebels,[4]) der nur den zivilrechtlichen Wohnsitz gelten lassen will, widerspricht dem tatsächlichen Brauch in der Praxis.

---

[1]) Art. 6 MFG.
[2]) Art. 70 MFG.
[3]) Art. 23 f. ZGB.; vgl. Badertscher, S. 12; Stadler, S. 6; Bussy, Art. 6, Nr. 5.
[4]) Strebel, II, S. 165.

Der Zeitpunkt, in welchem der Wohnsitz im betreffenden Kanton begründet sein muss, ist weder der, wo das Gesuch eingereicht, noch der, wo es behandelt, oder wo die Prüfung begonnen wird, sondern der, wo der Ausweis ausgestellt wird. Verlegt daher der Gesuchsteller, bevor ihm der Ausweis erteilt worden ist, seinen Wohnsitz in einen andern Kanton, so ist die Ausstellungsbehörde des neuen Wohnsitzkantons zuständig. Entstehen Streitigkeiten über die Zuständigkeit der Ausweiserteilung zwischen den Kantonen, so hat das Bundesgericht zu entscheiden. Die Kantonsbehörde ist zuständig für die Ausstellung aller Führerausweise. Sie stellt auch den Lernfahrausweis, den besonderen Führerausweis, den internationalen Führerschein und die Fahrlehrbewilligung aus. Für die eidgenössischen Ausweise hat der Bund, wie auf Seite 41 bereits ausgeführt, eigene Ausstellungsbehörden bezeichnet.

## 2. Räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich.

Der Führerausweis ist gültig für das Gebiet der ganzen Schweiz.[5]) Diese Bestimmung bringt gegenüber dem Konkordat einen grossen Fortschritt. Der Führerausweis des Konkordates, die sogenannte Fahrbewilligung, hatte nicht eidgenössischen Charakter. Wie bereits ausgeführt,[6]) musste nach Konkordat der Führer, der seinen Wohnsitz in einen andern Kanton verlegte, einen neuen Ausweis lösen und eine neue Prüfung ablegen. Diese Bestimmung galt sowohl unter Konkordatskantonen, wie bei Nichtkonkordatskantonen. Nach dem Bundesgesetz kann der Kanton des neuen Wohnsitzes keine neue Prüfung verlangen. Der Führer kann im neuen Wohnsitzkanton den alten Ausweis weiter verwenden. Er braucht auch nicht um die formale Anerkennung seines Ausweises im neuen Kanton nachzusuchen. Die Kantone können in ihren Ausführungsbestimmungen den Führer anhalten, den Wohnsitzwechsel anzumelden. So verlangt der Kanton Bern in § 32 der Verordnung über den Fuhrwerkverkehr und die Strassenpolizei die Meldung des Wohnsitzwechsels im Kanton, wie beim Zuzug aus andern Kantonen. Eine solche Vorschrift dient jedoch nur der Ausweiskontrolle, ohne Rücksicht auf den Geltungsbereich der Ausweise.

Der Führerausweis wird für ein Kalenderjahr ausgestellt. Er muss jährlich erneuert werden.[7]) Wird der Ausweis zum Beispiel am 15. Mai ausgestellt, so gilt er bis zum 31. Dezember des laufen-

---

[5]) Art. 6, Abs. 3, MFG.
[6]) Vgl. S. 14.
[7]) Art. 6, Abs. 2, MFG.

den Jahres. Strebel [8]) vertritt die Meinung, der Absatz 2 des Art. 6 sei nur in dem Sinne zwingend, dass die Ausstellung des Ausweises in keinem Fall länger als bis Jahresende erfolgen darf. Sie könne indes wohl so terminiert werden, dass der Führerausweis vor dem 31. Dezember ausläuft. Wir können uns dieser Auffassung nicht anschliessen. Der Wortlaut des Gesetzes setzt eindeutig die Ausstellung für das Kalenderjahr fest, und den Behörden steht es nicht frei, aus eigenem Ermessen davon abzuweichen und den Führerausweis zu befristen.

Die Ausstellungsbehörde erneuert den Führerausweis, ohne eine neue Prüfung zu verlangen. Der Führer darf aber erst nach der Erneuerung des Ausweises im neuen Jahr ein Fahrzeug führen. Mit der Erneuerung des Führerausweises bestätigt die Behörde die bisherige Erlaubnis. Der Führerausweis ist für ein weiteres Jahr gültig. Das Bundesgesetz schreibt nicht vor, dass der Führerausweis (Urkunde), der nicht erneuert ist, zurückerstattet werden muss. Die Kantone können das verlangen.[9]) Ist der Führerausweis abgelaufen, so wird die erteilte Erlaubnis nicht ohne weiteres ungültig. Der Ausweis darf nur vor Erneuerung nicht gebraucht werden. Das Recht zum Verkehren ruht. Während zweier Jahre kann der Führer ihn jederzeit erneuern lassen. Durch diese einfache Erneuerung erhält der Führerausweis wieder volle Gültigkeit. Der Führer darf wieder fahren. Wird der Führerausweis dagegen während der Dauer von zwei Jahren nicht erneuert, so erlischt die Erlaubnis. Seine Unterlagen genügen nicht mehr zur Erneuerung. Der Gesetzgeber nimmt an, der Führer beherrsche zum Beispiel technisch das Fahrzeug nicht mehr genügend. Der Bewerber hat sich einer neuen Prüfung zu unterziehen.[10])

## 3. Voraussetzungen der Erteilung.

### a) Allgemeines.

In den Anfängen des Automobilverkehrs wurde die Fahrerlaubnis im wesentlichen vom fiskalischen Gesichtspunkte aus betrachtet. Die Bezahlung der Gebühr war die Voraussetzung für die Erteilung der Bewilligung. Die Zunahme des Verkehrs und der

---

[8]) Strebel, II, S. 170 und 171.

[9]) Zum Beispiel Bern verlangt die Deponierung bis zum 15. Januar des neuen Jahres, falls der Führer nicht erneuern will. Eine Strafsanktion für diese Vorschrift besteht jedoch nicht. Der Kanton kann indes die Bezahlung der Gebühr verlangen.

[10]) Art. 9, Abs. 4, MFG.

Unfälle führte dahin, dass die Fahrbewilligungen an gewisse Voraussetzungen und Bedingungen gebunden wurden. Durch diese soll dem neuen Begriff der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden. Diese Voraussetzungen waren ursprünglich recht weit gefasst. Die Eignungsprüfung selbst lag in der Hand von Laien. Auch im internationalen Abkommen vom 11. Oktober 1909 findet sich noch eine recht allgemeine Bestimmung. «Der Führer eines Kraftfahrzeuges muss diejenigen Eigenschaften besitzen, die eine hinreichende Gewähr für die öffentliche Sicherheit bieten.» Das Konkordat von 1914 wird schon strenger. In Artikel 12 schliesst es positiv vom Verkehr aus: «Personen, die an einem Gebrechen ... leiden, das ihnen die sichere Führung eines Motorwagens unmöglich macht.» Genaue Kenntnis der Ursachen der Verkehrsunfälle veranlassten sodann die Staaten, schärfere Bestimmungen aufzustellen. Von vornherein sollen vom Autoführen Personen ferngehalten werden, die wegen gewisser Gebrechen und Fehler erfahrungsgemäss den Anforderungen des Verkehrs nicht genügen. Diese Schutzbestimmungen für die Verkehrssicherheit stellten zweierlei Anforderungen an die Bewerber. Einmal mussten sie die Voraussetzungen erfüllen, ohne die der Führerausweis gesetzlich unzulässig war, sodann wurde eine Prüfung verlangt, durch die der Bewerber seine Fähigkeit im Führen eines Motorfahrzeuges nachweisen musste.

Ueber den Wert oder Unwert der ärztlichen oder technischen Prüfungen ist auch heute noch die Diskussion nicht geschlossen.[11]) Einige Staaten, z. B. Deutschland, haben die ärztliche Prüfung obligatorisch erklärt. Das schweizerische Gesetz ist nicht so weit gegangen.[12]) Bestritten ist sodann der Wert der eigentlichen Führerprüfung. Eine Meinung geht dahin, die Prüfung selbst habe nur wenig Wert. Sie gebe wohl Anhaltspunkte über den Zustand und die Fähigkeiten des Bewerbers im Moment der Vornahme der Prüfung. Sie könne aber nicht verhindern, dass auch bei geprüften Führern nach der Prüfung Mängel entstehen oder trotz Prüfung doch vorhanden sind, durch die die Verkehrssicherheit gefährdet wird. Diese Auffassung ist z. B. für die englische Gesetzgebung massgebend geworden. England erteilt den Führerausweis ohne vorherige Prüfung. Es genügt die einfache Erklärung des Bewer-

---

[11]) Vgl. Volkmann, Kraftfahrzeugunfälle und Kraftfahrzeugrecht, insbesondere S. 118, Jg. 1929.

[12]) Vgl. auch Remund, S. 128 ff.; Franz Otto, Medizinische Grundlagen für die Beurteilung der zum Führen eines Automobils notwendigen physischen und psychischen Fähigkeiten; Sonderabdruck aus der Schweiz. medizinischen Wochenschrift, 60. Jg., 1930, Nr. 22, 23 und 24.

bers, dass er an keinem Gebrechen leide.[13]) Andererseits wird die Meinung vertreten, dass die Prüfung, wenn auch nicht absolut zuverlässig, so doch geeignet sei, gewisse untaugliche Führer von vornherein auszuschliessen. Der Bundesgesetzgeber hat sich dieser Auffassung angeschlossen. Er hat die im Konkordat bereits vorhandene Prüfung ohne weitere Diskussion übernommen.

Die Voraussetzungen, die das Bundesgesetz für die Erteilung des Führerausweises aufstellt, lassen sich in zwei Gruppen scheiden: 1. Persönliche Eigenschaften in körperlich-gesundheitlicher Beziehung, und 2. Voraussetzungen technischer Art, die sich auf die Fähigkeit beziehen, das Motorfahrzeug zu beherrschen und im Verkehr zu führen. Die Führerprüfung soll feststellen, ob die beiden Voraussetzungen gegeben sind. Die erste Voraussetzung kann auch schon bei Einreichung des Lernfahrgesuches durch behördliche Erhebungen festgestellt werden.

Die technischen Voraussetzungen sind im Gesetz positiv umschrieben. Die körperlichen Voraussetzungen sind negativ bestimmt durch eine Reihe von Eigenschaften, die der Führer nicht haben darf. Das Gesetz bezeichnet diese Gruppe von Voraussetzungen «Ausschlussgründe», eine Bezeichnung, die wir zweckmässigerweise beibehalten wollen. Beide Gruppen von Voraussetzungen müssen vorhanden sein, damit der Führerausweis überhaupt abgegeben werden darf.

### b) Ausschlussgründe.

*aa) Lebensalter.* Der Gesetzgeber hat ein gesetzliches Minimalalter für die Erteilung des Führerausweises festgelegt, und zwar das zurückgelegte 18. Lebensjahr. Diese Vorschrift stützt sich auf die Ueberlegung, «dass bei jüngern Leuten die physischen Voraussetzungen und noch mehr die psychischen zur Bemeisterung des Fahrzeuges in schwierigen Situationen oft noch nicht vorhanden seien und namentlich, dass es auch bei solchen Jugendlichen am

---

[13]) «4. Licensing of drivers, and c. — (1) A person shall not drive a motor vehicle on a road unless he is the holder of a licence, and a person shall not employ any person to drive a motor vehicle on a road unless the person so employed is the holder of a licence, and if any person acts in contravention of this provision he shall be guilty of an offence.

(2) Subject to the provisions of this part of this act as to the physical fitness (p) of applicants for licences, the licensing authority (q), except in the case of an applicant who is disqualified as hereinafter mentioned, shall on payment of a fee of five shillings grant a licence to any person who applies for it in the prescribed manner and makes a declaration in the prescribed form that he is not, under the provisions of this Part of this Act, disqualified by reason of age or otherwise for obtaining the licence for which he is applying.»

Verantwortlichkeitsgefühl gegenüber den andern Strassenbenützern fehle».[14]) Ist dieses Lebensjahr nicht erreicht, dann muss der Ausweis verweigert werden. Ausnahmen sind unzulässig.[15]) Die gleiche Altersgrenze ist vorgeschrieben für die Erteilung des Lernfahrausweises. Das internationale Abkommen hat für die Erteilung des internationalen Führerscheins ebenfalls das 18. Lebensjahr als Mindestalter vorgeschrieben. Remund hält dafür, dass dieses Alter nicht allgemein genüge.[16]) Aus den Ratsverhandlungen ging nach der Diskussion über 16 bis 20 Jahre schliesslich die nunmehrige Altersgrenze hervor. In besonderen Fällen setzt das Bundesgesetz aber ein höheres Alter fest. Führer für gewerbsmässige Personentransporte mit schweren Motorwagen müssen für den besonderen Führerausweis das 22. Lebensjahr vollendet haben.[17]) Auch der Fahrlehrer muss 22 Jahre alt sein.[18]) Dagegen hat das Gesetz kein Höchstalter bezeichnet, über das hinaus der Führerausweis nicht mehr erteilt werden darf. Remund[19]) hält eine solche Vorschrift für notwendig. Die Vollziehungverordnung trägt den Gefahren des zu hohen Alters insofern Rechnung, als sie bei Bewerbern, die über 65 Jahre alt sind, die ärztliche Untersuchung obligatorisch erklärt.[20]) Für die eidgenössischen Ausweise gelten die gleichen Altersgrenzen.

*bb) Gebrechen.* Ausschlussgründe sind gewisse körperliche und geistige Gebrechen. Unter Gebrechen versteht man zunächst jeden nicht bloss vorübergehenden Krankheitszustand.[21]) Das Gesetz macht aber nur solche Gebrechen zu Ausschlussgründen, die die Sicherheit im Führen beeinträchtigen. Art. 9, Abs. 2 MFG. schliesst Bewerber von vornherein aus: «die nicht urteilsfähig oder durch körperliche oder geistige Gebrechen an der sicheren Führung des Fahrzeuges behindert sind». Es sind dies Gebrechen, die meist an äussern Merkmalen festgestellt werden können. Dazu gehören: Verstümmelung des Körpers, Funktionsschäden wichtiger Organe, Gehör- und Sehstörungen, dann aber auch innere Krankheitszustände, wie Epilepsie, schwere Herzleiden, Nervenkrankheiten. Als geistige Gebrechen oder Gebrechen, die die Urteilsfähigkeit verhindern, sind zu bezeichnen: Schwachsinn, Kretinismus. Die neuere fachärztliche Forschung hat festgestellt, dass bei dem raschen Anwachsen des Motorfahrzeugverkehrs immer häufiger

[14]) Vgl. Stenographisches Bulletin, Nationalrat, 1931, S. 30 und 31.
[15]) Badertscher, S. 17.
[16]) Remund, S. 157. Gleicher Meinung: Franz, S. 42.
[17]) Art. 10, MFG.
[18]) Art. 32, Abs. 2, VV. zum MFG.
[19]) Remund a. a. O.
[20]) Art. 33, Abs. 2, VV. zum MFG.
[21]) Vgl. Strebel, S. 210 ff.

Bewerber auftreten, die sich aus wirtschaftlichen Gründen zum Autofahren gezwungen sehen (wie Unternehmer, Geschäftsführer, Reisende, Ausläufer, Vertreter usw.), ohne dass sie auf ihren körperlichen Zustand Rücksicht nehmen können. Und zwar sind es oft gerade physisch Schwache, Verwachsene und Verstümmelte, die sich zum Führen von Motorfahrzeugen drängen, weil sie glauben, durch die Hilfe der Maschine ihre körperliche Schwäche auszugleichen.[22]) Remund[23]) gibt eine Uebersicht der Gebrechen, um derentwegen er den Ausweis verweigern möchte, und nennt folgende: 1. Sehstörungen, 2. Gehörstörungen, 3. Entwicklungshemmungen (Verkrüppelungen), 4. Verstümmelungen, Lähmungen (Muskelschwund, spinale Kinderlähmung), 5. Erkrankungen des Nervensystems, 6. geistige Entwicklungshemmungen, transitorische und physische Störungen, z. B. Schwachsinn, beginnende Geisteskrankheit, Psychasthenie, Epilepsie, Schrecklähmung, 7. Verschiedenes: Chronische Schwächeanfälle, Fettsucht, Herzkrankheit. Mehrere Krankheiten können auch zusammen auftreten. Die Verschiedenartigkeit der Gebrechen lässt erkennen, dass es häufig nicht leicht ist, die Krankheitszustände, auch wenn sie noch so ernst sind, zu erkennen. Ist dies schon für eine ärztliche Untersuchung oft schwierig, so ist die Kontrolle noch ungewisser, wenn sie von technischen Experten vorgenommen[24]) und eine ärztliche Prüfung nur in Zweifelsfällen angeordnet wird. Die Bestimmungen des Gesetzes wirken sich daher so aus, dass die Mehrzahl der Bewerber die Prüfung passieren. Erst nachträglich legen die Unfälle die tatsächlichen Gebrechen klar und korrigieren durch den Entzug des Führerausweises die Zulassung zum Verkehr.

Ein besonderer Fall ist der Einäugige. Zweifellos fällt es dem Einäugigen schwer, das seitliche Gesichtsfeld zu beherrschen oder die Distanzen richtig zu schätzen, oder Blendungen zu überwinden, ganz abgesehen davon, dass bei Lidschluss des sehenden Auges er überhaupt nichts mehr sieht.[25]) Trotzdem hat es Einäugige gegeben, die jahrelang ohne die geringsten Anstände ihren Wagen geführt haben. Solange das Konkordat Gültigkeit hatte,[26]) wurden in Zürich Einäugige zur Führung überhaupt nicht zugelassen. Nach einem Vorschlag der Ophthalmologischen Gesellschaft vom 11. August 1929 sollen Einäugige prinzipiell zugelassen werden, wenn ihre Seh-

---

[22]) Remund, S. 141.

[23]) Remund, S. 131.

[24]) Durch ein Urteil des Hamburger OVG. vom 9. März 1932 wurde die Abgabe des Führerausweises verweigert wegen ungenügender Sehschärfe, trotz bestandener Prüfung. Vgl. Deutsches Auto-Recht, 1932, Nr. 138.

[25]) Vgl. auch Franz, S. 18.

[26]) Remund, S. 159 und 160.

schärfe mindestens 0,8 beträgt. Im offenen Fahrzeug wird Schutzbrille vorgeschrieben. Alle fünf Jahre soll eine Kontrolluntersuchung durch den Arzt stattfinden. Bei nachträglichem Eintritt der Einäugigkeit soll eine Wartefrist von sechs Monaten bis ein Jahr vorgeschrieben werden. Als Einäugige sollen auch die gelten, deren schlechteres Auge eine geringere Sehschärfe als 0,1 hat. Nach schweizerischem Gesetz ist dem Einäugigen nicht ohne weiteres der Führerausweis zu versagen. Nach Art. 33 VV. zum MFG. muss er sich einer ärztlichen Prüfung unterziehen. Die Entscheidung hängt dann vom Prüfungsbefund ab. Solange der Bundesrat keine Vorschriften über diese Frage erlässt, bleibt es den Kantonen vorbehalten, besondere Ausführungsvorschriften zu erlassen. Die bernische Prüfungsinstruktion hierüber lautet: «Einäugigen mit einer Sehschärfe von 1 und einer guten Tiefenwahrnehmung kann der Führerausweis erteilt werden, vorbehältlich nachstehender Vorschriften. Sie sind nach der Prüfung auf die Sehschärfe auch auf die Tiefenwahrnehmung (stereoskopisches Sehen) zu prüfen. Diese Prüfung erfolgt mit dem an der Tabelle angebrachten Stäbchenapparat auf eine Distanz von 5 m, wobei von der Grundstellung ausgehend (alle Stäbchen befinden sich in gleicher Höhe in der Mitte der Schiene) jede Verschiebung des mittleren Stäbchens von einigen Zentimetern nach vorne oder hinten erkannt werden muss. Als einäugig sind auch zu betrachten Personen, deren Sehschärfe an einem Auge unter 0,3 ist. Einäugigen ist das Tragen einer Schutzbrille bei offenem Wagen vorzuschreiben. Einäugige, die die Prüfung nicht bestehen, sind abzuweisen. Solche, die erst seit weniger als einem Jahr einäugig sind, müssen unter allen Umständen eine ärztliche Untersuchung bestehen.» Andere Staaten beurteilen die Einäugigkeit ebenfalls verschieden. Frankreich kennt überhaupt keine ärztliche Prüfung und lässt dem Einäugigen den Zugang zum Verkehr offen. Oesterreich verweigert dem Einäugigen die Fahrerlaubnis.[27]) Deutschland und Italien erteilen den Führerausweis für schwere Motorwagen. Italien verweigert ihn zum Fahren als Berufschauffeur. Das Bundesgesetz macht keinen Unterschied hinsichtlich der Kategorien. Der Einäugige kann also jedes Fahrzeug führen, sofern ihm die ärztliche Prüfung überhaupt das Führen gestattet.[28])

cc) *Trunksucht.* Als besonderer Grund zur Verweigerung des Führerausweises nennt das Gesetz die Trunksucht. «Der Führerausweis darf nicht erteilt werden Personen ... die dem Trunke

[27]) Oesterreichische Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr, 1930, Anlage 11.

[28]) Ueber die ärztliche Prüfung von Einäugigen vgl. Remund, S. 160 u. 161.

ergeben sind.» Schon die Tatsache, dass das Gesetz aus den zahlreichen Gebrechen, die die Verweigerung des Führerausweises bedingen, ein einzelnes herausgreift, lässt darauf schliessen, dass dieses für die Verkehrssicherheit eine besondere Gefahr bedeutet. Die Gefahren des Alkohols werden am deutlichsten veranschaulicht durch eine Statistik der Unfälle, die wir von zwei Kantonen hier anführen. Im Kanton Zürich wurden in den ersten acht Monaten des Jahres 1930 von 209 Führerausweisen, die nach Unfällen entzogen wurden, 81 Fälle durch Trunkenheit (38,7 %) verursacht. In der gleichen Zeit wurde der Entzug in 29 Fällen wegen Trunksucht bei insgesamt 161 Fällen (18 %) angedroht.[29]) Im Kanton Bern wurden im Jahre 1930 von 61 Führerausweisen, die nach Unfällen entzogen wurden, 47 Fälle durch Trunkenheit (77,04 %) veranlasst. Die Fälle dieser Statistik beziehen sich zwar nicht auf Trunksucht als solche. Sie zeigen aber, wie gefährlich der Alkoholgenuss für den Autoverkehr ist. Man erkennt ferner daraus, dass das Gesetz der Alkoholgefahr im Autoverkehr mehr dadurch entgegentritt, dass es die Bewilligung entzieht, als dass es sie verweigert. Gelegentliche Betrunkenheit rechtfertigt nicht eine präventive Verweigerung des Führerausweises. Das Gesetz schliesst nur den notorischen Trinker von vornherein aus. Es ist freilich nicht leicht, chronischen Alkoholgenuss zu erkennen. Badertscher[30]) ist der Auffassung, die Trunksucht müsse amtlich festgestellt sein, um als Verweigerungsgrund zu gelten. Remund[31]) vertritt die These, dass die Alkoholiker abgewiesen werden sollen, die greifbare körperliche Symptome des chronischen Alkoholismus zeigen, wie Rötung der Gesichtshaut, schwammiges Aussehen, feinschlägiges Zittern oder Zeichen von chronischem Magenkatarrh, Lebererkrankung oder Nervenentzündung — oder welche in ihrem physischen Zustand in auffallender Weise den Alkoholiker verraten. Daneben kann der chronische Alkoholiker auch aus Akten (wie Ehescheidungs-, Straf-, Versorgungs- und Fürsorgeakten) erkannt werden. Das Gesetz steht dieser Auffassung des Mediziners nicht entgegen. Der Bewerber ist vorerst nach den äusseren Anzeichen zu beurteilen, im Zweifel aber zu untersuchen. Er ist auszuschliessen, wenn sich feststellen lässt, dass er, wie das Gesetz sagt, eine dem Trunke ergebene Person ist. Diese Auffassung wird offensichtlich durch die Vorschriften des Art. 13, Abs. 2 MFG. über den Entzug bestätigt, nach denen der Führerausweis auf mindestens einen Monat, und, wenn der Führer einen erheblichen Unfall in diesem Zustand verursacht, auf mindestens ein Jahr ent-

[29]) Remund, S. 91.
[30]) Badertscher, S. 19; Stadler, S. 25.
[31]) Remund, S. 162.

zogen werden muss. Diese Vorschriften über den Entzug sind bei den liberalen Tendenzen der Praxis aus der Notwendigkeit geboren und beweisen den Willen des Gesetzes, den Alkoholmissbrauch eines Führers in jedem Einzelfall zu ahnden. Um so eher ist anzunehmen, dass auch der als Gewohnheitstrinker erkannte Bewerber von vornherein vom Verkehr sollte ausgeschlossen werden, auch wenn er sonst im bürgerlichen Leben keineswegs eine Gefahr bedeutet. Es handelt sich um die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs. Es ist hier ein strengerer Maßstab anzulegen als für den übrigen gesellschaftlichen Verkehr.

dd) «*Andere Gründe*». Eine letzte Voraussetzung gibt Art. 9, Abs. 2, Al. 4 in Form einer «Generalklausel»[32]): «Der Führerausweis darf nicht erteilt werden, Personen ... die aus andern, durch die Bewilligungsbehörde zu überprüfenden Gründen nicht geeignet erscheinen.» Die Praxis hat eine ganze Reihe von Fehlern herausgefunden, die unter diese allgemeine Rubrik fallen. Das Gesetz ist nicht imstande, alle Gefahrenquellen im Menschen vorauszusehen und zu erfassen. Es muss der Verwaltung einen gewissen Spielraum lassen, von Fall zu Fall nach den Erfahrungen zu entscheiden. Im Konkordat stand eine so allgemeine Bestimmung nicht. Art. 12 des Konkordates fordert den Ausschluss: «Für Personen, die infolge gerichtlicher oder polizeilicher Bestrafung zur Führung eines Wagens moralisch nicht genügend qualifiziert erscheinen.» Der gute Leumund und der leere Strafbericht sind nach Konkordat massgebend für die Abgabe. Hieraus folgt, dass im Konkordat der Entzug der bürgerlichen Ehrenrechte durch Strafurteil einen Ausschlussgrund bedeutet. Das Bundesgesetz hat diese moralische Beurteilung des Bewerbers nicht in vollem Umfang übernommen. Die moralische Minderwertigkeit des Bewerbers muss in einem gewissen Zusammenhang stehen zu der unsichern Führung seines Motorfahrzeuges. Nach fachärztlichem Gutachten werden in der Tat durch moralisch Minderwertige mehr Unfälle verursacht als durch körperlich Defekte oder Kranke.[33]) Die moralisch Minderwertigen, abgesehen von den Alkoholikern, sind diejenigen, die das Gesetz mit dieser Bestimmung des Art. 9 MFG. erfassen will. Seit dem Krieg hat in Europa der Gebrauch von Rauschgiften um sich gegriffen. Dass dieser chronisch werdende Genuss den Motorfahrzeugführer unzuverlässig und für den öffentlichen Verkehr zu einer Gefahr macht, ist trotz dem Widerspruch einzelner sicher nachgewiesen.[34]) Kokain-, Morphium- und Heroinsüchtigen darf der

[32]) Strebel, S. 217.
[33]) Remund, S. 162, und Franz, S. 43.
[34]) Remund, S. 166 und 167.

Führerausweis nicht erteilt werden.[35]) Zu den moralisch Minderwertigen zählen auch Personen, die durch strafbare Handlungen sich als ungeeignet erwiesen haben.[36]) Zur Abklärung solcher Fälle kann die Behörde die Beibringung eines Leumundszeugnisses und eines Strafregisterauszuges veranlassen.[37]) Man wird Bewerbern den Führerausweis verweigern, die ein Fahrzeug zu verbrecherischen Zwecken benützt haben (Strolchenfahrten), oder die bei Unfällen sich moralisch minderwertig verhalten haben. Bei der Verweigerung ist zu beachten, ob die Straftaten längere oder kürzere Zeit zurückliegen. Der Gefahr willkürlicher Beurteilung sind Schranken gesetzt, indem die Gründe von der Bewilligungsbehörde eingehend zu überprüfen sind. Die Bestimmung im Entwurf, dass solche Gründe «amtlich festgestellt» sein müssen, wurde als selbstverständlich fallen gelassen.[38])

### c) Fähigkeitsnachweis.

Gibt die Gesundheit des Bewerbers zu keinerlei Bedenken Anlass, so hat er sich über seine technischen und praktischen Fähigkeiten im Führen von Motorfahrzeugen auszuweisen, «dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht und die Verkehrsvorschriften kennt».[39]) Der Inhalt dieser Bestimmung wird durch die Richtlinien der Vollziehungsverordnung für die Führerprüfung erläutert (Art. 33 VV. zum MFG.). Diese Vorschrift hat nicht den Sinn, dass der Bewerber den Aufbau und die technischen Einzelheiten des Motors kennen muss. Das Gesetz verlangt nur, dass er die Funktionen der Lenkvorrichtung und der Bremsen kennt, dass er das Fahrzeug in allen, also auch in gefährlichen Lagen beherrscht, und es ohne Störung und Gefährdung des Verkehrs zu führen versteht.[40])

Für den besonderen Führerausweis gelten schärfere Prüfungsbestimmungen.[41]) Ueber die Behandlung von Ausländern vgl. das auf S. 42 Ausgeführte.

## 4. Das Erteilungsverfahren.

Um den Führerausweis zu erhalten, muss der Bewerber das Gesuch um Erteilung der Lernfahrbewilligung stellen.[42]) Für dieses

[35]) Vgl. Stenographisches Bulletin, Nationalrat, 1931, S. 31.
[36]) Siehe S. 58.
[37]) Art. 33, Abs. 3, VV. zum MFG.
[38]) Sitzungsprotokolle, 1931, I., S. 31.
[39]) Art. 9, Abs. 1, Gesetz MFG.
[40]) Vgl. Strebel, S. 208 bis 219.
[41]) Vgl. weiter vorn, S. 40; vgl. S. 60.
[42]) Art. 31, Abs. 1, VV. zum MFG.

Gesuch ist in der Verordnung ein bestimmtes Formular vorgeschrieben.[43]) Der Bewerber hat bereits im Gesuch Angaben über eventuelle körperliche oder geistige Gebrechen zu machen. Bei Unmündigen oder Entmündigten hat der Inhaber der elterlichen Gewalt das Gesuch mit zu unterzeichnen. Zur Behandlung zuständig ist die nach kantonalem Recht zu bezeichnende Ausstellungsbehörde des Wohnsitzkantons des Gesuchstellers.[44]) Die Behörde ist zur Prüfung der gesetzlichen Ausschlussgründe, soweit sie hierzu in der Lage ist, bereits vor der Abgabe der Lernfahrbewilligung verpflichtet.[45]) Das wird in der Regel möglich sein in bezug auf die Altersgrenze sowie bei einigen augenfällig wahrnehmbaren Gebrechen.[46]) Sofern gesetzliche Ausschlussgründe vorhanden sind, ist die Ausstellungsbehörde befugt, schon die Lernfahrbewilligung zu verweigern. Diese Verweigerung ist zwingend, wenn der Bewerber das 18. Altersjahr nicht vollendet hat.[47]) Im Gegensatz zur «Muss»-Vorschrift der Ausschlussgründe bei der Erteilung des Führerausweis selbst,[48]) «kann» nach Art. 31, Abs. 2, VV. zum MFG. aus den gleichen Gründen die Lernfahrbewilligung verweigert werden. Dies findet seine Begründung in der gesetzlichen Vorschrift, wonach der Fahrschüler nicht allein, sondern nur in Begleitung eines berechtigten Führers ein Fahrzeug im Verkehr führen darf.

Für die Ausbildung selbst wird kein besonderer Lehrgang vorgeschrieben.[49]) Der Zeitpunkt der Prüfung wird jedoch vom Gesetz festgelegt. Das Gesetz bestimmt nämlich eine Wartezeit. Die Zeit ist so bemessen, dass normalerweise angenommen werden darf, der Fahrschüler könne sich genügend ausbilden und sich die notwendigen Fähigkeiten als Führer aneignen. Nach Art. 33, Abs. 5 VV. zum MFG. wird die Frist für Motorwagenführer auf mindestens drei Wochen, für Motorradführer 14 Tage, vom Datum der Ausstellung des Lernfahrausweises an bestimmt. Vor Ablauf dieser Frist darf der Bewerber nicht zur Prüfung zugelassen werden. Die

---

[43]) Art. 31, Abs. 1, VV. zum MFG.

[44]) Art. 70, 2/6, 1, MFG. in Verbindung mit Art. 31, VV. zum MFG.

[45]) Dies ergibt sich aus Art. 31, Abs. 2, VV. zum MFG.

[46]) Im Kanton Bern wird die Prüfung dieser Voraussetzungen so vorgenommen, dass das Strassenverkehrsamt ein Doppel des eingereichten Gesuches dem kantonalen Polizeikommando überweist, das durch seine Organe zweckdienliche Erhebungen macht und, soweit Ausschlussgründe festgestellt oder vermutet werden, diese dem Strassenverkehrsamt meldet. Auf diese Weise ist die ausstellende Behörde in der Lage, vor Erteilung des Führerausweises die notwendigen Angaben über die Abgabevoraussetzungen hinsichtlich der Person des Bewerbers zu erhalten.

[47]) VV. zum MFG., Art. 31, Abs. 2.

[48]) Art. 9, Abs. 2, MFG.

[49]) Vgl. S. 39.

Frist kann jedoch für ausländische Führer verkürzt werden, die den Wohnsitz in die Schweiz verlegen, sowie dann, wenn der Bewerber bereits früher im Besitze eines inländischen Führerausweises gewesen ist.[50]) Im Ermessen der Behörde steht es auch, die Frist zu verkürzen, wenn die Prüfung nach Art. 9, Abs. 4 und 5 MFG. wiederholt werden soll, wenn nämlich der Führer den Ausweis während zwei Jahren nicht erneuert hat, oder wenn eine neue Prüfung angeordnet wird wegen Bedenken über die Fahrtüchtigkeit des Führers. Ist die gesetzliche Vorbereitungszeit verstrichen, so hat sich der Bewerber bei dem durch den Kanton zu bezeichnenden Sachverständigen zu der Fahrprüfung zu melden. Dem Antrag zur Vornahme der Prüfung muss ohne weiteres stattgegeben werden. Der Sachverständige setzt den Zeitpunkt der Prüfung fest. Er hat die Pflicht, darüber zu wachen, dass die vorgeschriebenen Lernfristen innegehalten sind. Dass die Wartezeit auch tatsächlich zu Lernzwecken verwendet wird, wird nicht kontrolliert. Fähigkeit und Kenntnisse müssen allein durch die Prüfung nachgewiesen werden. Besteht der Bewerber die Prüfung [51]) nicht, so wird er vom Sachverständigen zurückgestellt. Vor Ablauf von vier Wochen [52]) darf der Zurückgestellte «in der Regel» nicht zu einer neuen Prüfung zugelassen werden. Durch die Worte «in der Regel» will der Gesetzgeber die Möglichkeit offen lassen, den Bewerber unter gegebenen Umständen früher wieder zuzulassen. Solche Fälle sind z. B. Unkenntnis gewisser Teile der gesetzlichen Vorschriften, die sich der Bewerber normalerweise innert kürzerer Frist noch aneignen kann. Die Abkürzung der Frist rechtfertigt sich, wenn der Bewerber alle weitern Voraussetzungen, insbesondere die technische Beherrschung des Fahrzeuges dargetan hat, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht. Ferner kommen in Frage besondere Fälle von Prüfungen, wie dringende Abreise ins Ausland und anderes mehr. Die Abkürzung der Frist fällt in das Ermessen der Prüfungsbehörde. Nach der Verordnung hat der Sachverständige den Bewerber nach fachmännischer Anleitung summarisch über Sehschärfe und Gehör zu prüfen.[53]) Sind diese Sinne nach dessen Auffassung nicht genügend oder hat er sonst irgendwie Zweifel über die körperliche oder geistige Eignung des Prüfungskandidaten, so weist er den Bewerber an einen Arzt [54]) zur Untersuchung. Je nach den kanto-

---

[50]) Art. 33, Abs. 5, VV. zum MFG.; vgl. S. 46.
[51]) Ueber den Inhalt der Prüfung vgl. a. a. O.
[52]) Art. 33, Abs. 3, VV. zum MFG.
[53]) Art. 33, Abs. 1, MFG.
[54]) Art. 33, Abs. 2, VV. zum MFG. Der Kanton Bern hat zu diesem Zweck eine besondere Liste von Vertrauensärzten aufgestellt, die von der kantona-

nalen Vollzugsvorschriften übermittelt der Sachverständige seinen Bericht direkt an den Arzt oder an die Ausstellungsbehörde, die dann ihrerseits die ärztliche Untersuchung veranlasst. Die Vollziehungsverordnung sieht überdies die Anordnung eines psychotechnischen Gutachtens vor.[55]) Dies zu verlangen, liegt im Ermessen der Behörde. Die psychotechnische Untersuchung bezieht sich vorwiegend auf die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeiten. Untersucht wird die Sehschärfe, das Augenmass für seitliche Verschiedenheiten, das plastische (räumliche) Sehen, die Farbensichtigkeit, die Helligkeitsempfindlichkeit, die Anpassung an Dunkelheit. Dann die Hörschärfe, die Geruchsempfindlichkeit, das Tastfeingefühl, das Rauhigkeitsfeingefühl, das Druckfeingefühl, das Bewegungsfeingefühl, das bewegungsrhythmische Empfinden, die automatischen Reaktionsgeschwindigkeiten und die Bewegungsgeschwindigkeiten. Sie stellt ferner Messungen an über die Intelligenz des Bewerbers, namentlich für Konzentration, Raschheit, Genauigkeit und Feinheit der geistigen Auffassung und des Denkens, auch Veranlagung und Gewöhnung werden untersucht, und, soweit das im Zusammenhang steht mit dem Zweck der Prüfung, auch die körperliche Beschaffenheit. Die psychotechnische Prüfung ist im Kanton Bern schon unter der Herrschaft des alten Rechtes stets verlangt worden für Bewerber um den Führerausweis für gewerbsmässige Personentransporte. Diese Prüfung gibt natürlich nur einen ungewissen Befund, sie ist aber durchaus geeignet, in einzelnen Fällen die Behörde genügend darüber zu orientieren, ob der Bewerber zur Führung eines Motorfahrzeuges taugt. Für Prüfungskandidaten, die das 65. Altersjahr überschritten haben, ist das ärztliche Gutachten obligatorisch.[56]) Eine qualifizierte Führerprüfung mit besonders erschwerten Bedingungen haben die Bewerber für den besondern Führerausweis zu bestehen.[57]) Wer den Ausweis für gewerbsmässige Personentransporte mit leichten Lastwagen (Taxis) und Personen- und Gütertransporte mit schweren Lastwagen und Traktoren erwerben will, muss sich bei der Prüfung nebst den üblichen Kenntnissen über die Verkehrsvorschriften über «gründliche Kenntnisse der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs» ausweisen.[58]) Diese Bewerber haben überdies obligatorisch ein Arztzeugnis über ihren Gesundheits-

---

len Polizeidirektion ernannt wurden. Vgl. Instruktion der kantonalen Polizeidirektion vom 29. Dezember 1932.

[55]) Art. 33, Abs. 2, VV. zum MFG.

[56]) Vgl. Art. 33, Abs. 2, VV. zum MFG.

[57]) Vgl. Art. 34, Abs. 3, VV. zum MFG.

[58]) Vgl. Art. 34, Abs. 1, VV. zum MFG. Ueber die Begründung dieser verschärften Voraussetzungen vgl. S. 40.

zustand, durch den Vertrauensarzt der Ausstellungsbehörde ausgestellt, beizubringen, ferner ein Leumundszeugnis und einen Strafregisterauszug.[59]) Der Bewerber muss nachweisen, dass er einen schweren Lastwagen während eines Jahres klaglos geführt hat, um den besondern Führerausweis zum Führen von schweren Gesellschaftswagen (Autobusse, Cars Alpins)[60]) zu erhalten. Eine ausdrückliche gesetzliche Vorschrift, wonach diese Dauer der Führung während eines Jahres ohne Unterbruch zu geschehen hat, findet sich im Gesetz nicht. Es ist deshalb wohl zulässig, wenn die Ausstellungsbehörde einen Gesuchsteller annimmt, der mit Unterbrechungen einen schweren Lastwagen 12 Monate lang geführt hat. Das Wesentliche bei der Beurteilung durch die Behörde ist die Feststellung, dass die Forderungen der Verkehrssicherheit gewahrt bleiben. Die Behörde hat deshalb von Fall zu Fall, unter Würdigung der besondern Umstände, zu entscheiden. Von dieser Vorschrift sind de lege ausgenommen die Führer von Unternehmermotorposten, die während eines Jahres auf der gleichen Strecke in dieser Eigenschaft mit einem Personenwagen gefahren sind.[61]) Soll die Führerprüfung abgenommen werden, zwecks Ausdehnung des bereits erteilten Führerausweises auf eine andere Kategorie, so kann sich der Sachverständige bei der Prüfung auf die speziellen technischen Fähigkeiten beschränken, die sich auf die neue Kategorie beziehen. Es steht aber in seinem freien Ermessen, die Prüfung nach allen massgebenden Gesichtspunkten vorzunehmen. Eine Wiederholung der Prüfung kann die Ausstellungsbehörde jederzeit anordnen, auch nach der Erteilung des Führerausweises, wenn Bedenken über die Fahrtüchtigkeit des Führers entstehen.[62]) Dies wird in der Regel dann der Fall sein, wenn ein Führer an einem Verkehrsunfall beteiligt ist und keine besondern Gründe bestehen, den Entzug auszusprechen, aber doch Bedenken über die Fahrtüchtigkeit vorliegen. Der Betroffene kann sich gegebenenfalls mit der Disziplinarbeschwerde dagegen auflehnen. Nach der Prüfung überweist der Sachverständige seinen Bericht der Ausstellungsbehörde. Diese entscheidet dann über die Abgabe oder Verweigerung des Ausweises. Ist der Prüfungsbefund positiv und liegen keine Ausschlussgründe vor,[63]) so wird dem Bewerber der Führerausweis auf dem amtlichen Formular ausgehändigt. Im Falle der Verweigerung gibt die Ausstellungsbehörde dem Bewerber summarisch die Gründe an, welche die Verweigerung

[59]) Art. 34, Abs. 1, VV. zum MFG.
[60]) Art. 33, Abs. 2, VV. zum MFG.
[61]) Art. 34, Abs. 2, 2. Satz, VV. zum MFG.
[62]) Art. 9, Abs. 5, MFG.
[63]) Art. 9, Abs. 1 und 2, MFG.

rechtfertigen, vorausgesetzt, dass dies nicht bereits durch den Sachverständigen geschehen ist. Eine bestimmte Form dieser Eröffnung hat die Gesetzgebung nicht vorgesehen. Sie kann mündlich oder schriftlich erfolgen. Auf alle Fälle aber hat der abgewiesene Bewerber einen Anspruch auf die Bekanntgabe der Abweisungsgründe, da er sonst die Beschwerde, die ihm gesetzlich offen steht, nicht begründen kann. Die Kantone sind befugt, über das Prüfungsverfahren weitere ergänzende Bestimmungen zu erlassen.[64]) Es ist wünschenswert, dass diese kantonalen Ausführungsvorschriften sich in einer gewissen Uebereinstimmung befinden. Zweckdienlich wäre deshalb eine allgemeine Prüfungsanleitung, die vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zu Handen der kantonalen Prüfungsexperten herauszugeben wäre.

Nach Art. 77 und 79 der VV. zum MFG. haben die Kantone dem Eidgenössischen statistischen Amt alljährlich die Zahl der Personen, die im Besitz des Führerausweises sind, zusammengestellt nach Geschlecht und nach der Motorfahrzeugkategorie, zu melden. Ebenso haben die eidgenössischen Verwaltungen ihre eidgenössischen Führerausweise jährlich zu melden. Das Eidgenössische statistische Amt führt hierüber eine Kontrolle. Für die Meldungen gibt das Eidgenössische statistische Amt die vorgeschriebenen Erhebungsformulare den Kantonen unentgeltlich ab.

## 5. Ausweiskontrolle.

«Die Ausweise sind stets mitzuführen»: Mit diesem Satz des Art. 12, Abs. 2 MFG. verpflichtet das Gesetz den Inhaber der Bewilligung, sich über die erteilte Erlaubnis auszuweisen. Zugleich mit dieser Ausweispflicht führt das Gesetz in Art. 12, Abs. 1 MFG. eine «jederzeitige» Kontrolle ein, die es den kantonalen Behörden überträgt. Es handelt sich hierbei nicht um die Kontrolle des Führers selbst, ob seine Führereignung in Zweifel gezogen werden muss, sondern nur um den Ausweis und die Identität des Führers. Die Massnahme dient den Interessen der Verkehrssicherheit und gehört im wesentlichen zu den Aufgaben der Verkehrspolizei. Das Bundesgesetz schreibt nicht vor, wann, wo und von welchen Organen die Kontrolle durchgeführt werden muss. Die kantonalen Behörden haben freie Hand, wie sie die «jederzeit» vorgeschriebene Kontrolle organisieren. Die wichtigste Form ist die fahrende Polizeistreife besonderer Verkehrspolizisten, in Einzelfällen sind auch andere Beamte mit Polizeibefugnissen dazu berechtigt, so z. B.

[64]) Der Kanton Bern hat das getan; wir verweisen auf die Instruktion vom 3. Januar 1933 der kantonalen Polizeidirektion.

die stationierten Polizisten, die Strassenpolizei, Forstorgane und Zollwächter. Die Kontrolle darf sowohl vorgenommen werden, wenn der Führer sich auf der Fahrt befindet, als auch dann, wenn er sein Fahrzeug parken lässt. In der Regel werden an bestimmten Stellen entweder alle oder einzelne vorüberfahrende Fahrzeuge angehalten und die Ausweise zur Einsicht verlangt. Unzulässig aber wäre es, wenn an bestimmten Stellen eine ständige Kontrolle angeordnet würde.[65])

Um feststellen zu können, dass der Führer die Erlaubnis hat, muss der Kontrollbeamte den Ausweis einsehen können. Weigert sich der Führer, ihn zu zeigen, oder kann er aus anderen Gründen an Ort und Stelle nicht eingesehen werden, so ist der Beamte berechtigt, den Führer aufzufordern, ihn auf die Polizeiwache zu begleiten. Der Beamte darf indessen den Ausweis nicht abnehmen, um ihn später zu kontrollieren. Der Verkehr soll durch die Ausweiskontrolle nicht ungebührlich belästigt werden. Zum Mitführen verpflichtet ist der Führer. Er hat daher den Ausweis vorzuzeigen oder, soweit dies zur Einsicht notwendig ist, auch zu übergeben. Er muss wissen, wo der Ausweis sich befindet. Das nachträgliche Beibringen schützt nicht vor Strafe.[66]) Unter «stets mitführen» ist zu verstehen, dass der Führer den Ausweis so oft und so lange bei sich haben muss, als er mit seinem Fahrzeug am Verkehr teilnimmt, gleichgültig ob es in Betrieb ist oder nicht. Weigert sich der Führer überhaupt, seinen Führerausweis zu zeigen, so ist er nach Art. 61 strafbar. Stellt sich heraus, dass er keine Bewilligung hat, so darf die Weiterfahrt nicht gestattet werden. Dieses Fahrverbot geht aus dem Sinn des Bundesgesetzes hervor, das die Erlaubnis zum Führen nur mit Ausstellung des Führerausweises gestattet. Dass in diesem Fall nicht das eidgenössische Verkehrsrecht, sondern das kantonale Strassenpolizeirecht dafür massgebend ist, ob die Weiterfahrt ohne Erlaubnis doch gestattet werden soll,[67]) wie Strebel meint, widerspricht unseres Erachtens dem Sinne des MFG. Die Kontrollorgane sind ferner berechtigt und verpflichtet, die Führer am Weiterfahren zu verhindern, wenn ihr Zustand durch Angetrunkenheit oder Unwohlsein und anderes die Verkehrssicherheit gefährdet. Wird der erteilte Ausweis nicht mitgeführt, so steht es im Ermessen der Kontrollorgane, die Weiterfahrt zu gestatten, so wenn er unverschuldeterweise abhanden gekommen ist oder auch, wenn sonst schwere wirtschaft-

---

[65]) Vgl. Strebel, S. 247.

[66]) Strebel, S. 251.

[67]) Strebel, S. 248. Die Kompetenz der Polizei ist ja durch Art. 18, Abs. 1, MFG. gegeben.

liche Nachteile entstehen würden.[68]) Dies gilt auch bei Notfällen, wie Feuersgefahr oder bei Hilfeleistungen bei Aerzten und ähnlichem. Liegt Notstand oder Notwehr vor, so kann die Widerhandlung gegen die Ausweispflicht straflos erklärt werden. Die Weiterfahrt kann auch unter Bedingungen, wie: bis zur nächsten Garage oder nur unter Begleitung eines ausgewiesenen Führers gestattet werden. Gegen ein unberechtigtes Verhindern der Weiterfahrt ist die Disziplinarbeschwerde gegeben. Gebühren dürfen für die Ausweiskontrolle nicht verlangt werden. Ueber die Strafbestimmungen vergleiche S. 97 f.

[68]) Vgl. Stadler, S.14, 28 und 29.

VIERTER TEIL.

# Der Untergang des Führerausweises.

## 1. Der Entzug des Führerausweises.

### a) Allgemeines.

In Art. 13 MFG. sind die Gründe des Entzuges des Führerausweises aufgezählt. «Der Führerausweis ist durch die Verwaltungsbehörde des Wohnsitzkantons zu entziehen, wenn Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden oder eintreten. Er kann zeitweilig oder dauernd entzogen werden, wenn der Führer in verkehrsgefährdender Weise Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat. Er ist für mindestens einen Monat zu entziehen, wenn der Führer in angetrunkenem Zustande ein Fahrzeug geführt hat, und für mindestens ein Jahr, wenn er in diesem Zustande einen erheblichen Unfall verursacht hat.»[1]) Der Führerausweis ist, wie wir im theoretischen Teil festgestellt haben, die Fahrerlaubnis, die nur unter Bedingungen und nur so lange, als diese Bedingungen erfüllt werden, von der Behörde erteilt wird. Die Fahrerlaubnis erhält durch den Führerausweis keine materielle Rechtskraft[2]) in dem Sinne, dass sie für die Dauer, auf die der Ausweis ausgestellt ist, unbedingt gültig wäre. Aus den Bestimmungen des Gesetzes folgt, dass wenn gewisse Tatbestände vorliegen, die Fahrerlaubnis widerrufen, d. h. der Führerausweis entzogen werden muss: so wenn Ausschlussgründe nachträglich bekannt werden oder eintreten, oder wenn der Führer in angetrunkenem Zustande geführt hat. Macht sich der Führer schwere Verletzungen der Verkehrsvorschriften oder ihre wiederholte Uebertretung zu schulden, so steht es im Ermessen der Behörde, den Führerausweis zu entziehen. Hierbei darf sie jedoch nicht willkürlich verfahren. Auch in diesen Fällen ist die Behörde an gewisse Richtlinien gebunden. Diese sind nicht aus dem Gesetz

[1]) Art. 13 MFG.
[2]) Strebel, S. 253.

selbst ersichtlich, sondern bilden sich in der Anwendungspraxis.[3]) Es sind die Maximen des geltenden Verwaltungsrechtes. Der Bürger hat Anspruch auf die Bewilligung, sofern er die gesetzlichen Bedingungen erfüllt.[4]) Mit dem Rechtsanspruch auf die Erteilung entsteht auch das Recht, dass ihm der Führerausweis belassen wird, solange die Voraussetzungen bestehen und nicht besondere, gesetzliche Entzugsgründe eingetreten sind.[5]) Es bestimmt demnach grundsätzlich das Gesetz selber, in welchen Fällen die Entziehung zu erfolgen hat. Damit ist auch der im Prinzip vorhandenen Freiheit der Behörde hinsichtlich ihrer Entschliessungen, in ihren Befugnissen Verfügungen zurückzunehmen oder zu ändern, eine gesetzliche Schranke gesetzt.[6]) Soweit das Gesetz die zwingende Norm festlegt, ist das Ermessen der Behörde ausgeschlossen. Die Behörde ist auch verpflichtet, zum Zwecke der Wahrung der verfassungsmässigen Grundsätze der Rechtsgleichheit der Bürger [7]) bei analogen Tatsachen auch den Entzug gleichmässig zu verfügen, dies sowohl hinsichtlich des grundsätzlichen Entscheides über den Entzug selbst, wie über die allfällige Entzugsdauer. So ist die Verkehrsgefährdung des Führers A soweit möglich gleich zu beurteilen wie eine ähnliche Verkehrsgefährdung des Führers B. Die Behörde soll in ihren polizeilichen Entscheidungen alles vermeiden, was einer ungleichen rechtlichen Behandlung der Motorfahrzeugführer gleichkäme. In diesen allgemeinen Rechtsüberlegungen liegt eine weitere Beschränkung des freien Ermessens der Behörde. Natürlich muss trotzdem der Behörde für den Entscheid ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den Besonderheiten des Einzelfalles genügend Rechnung tragen zu können.

Die Entziehung des Führerausweises ist keine Strafe, sondern eine administrative Massnahme, auch wenn naturgemäss der Betroffene sie als Strafe empfindet. Die Bestimmungen über den Entzug stehen unter den Verkehrsvorschriften (2. Titel) und nicht etwa unter den Strafbestimmungen (4. Titel).[8]) Auch sachlich ergibt es sich aus der Tatsache, dass das schuldhafte Verhalten des Führers nicht die notwendige Voraussetzung des Entzuges des Führerausweises ist, ebenso nicht, wenn Voraussetzungen für die Erteilung wegfallen, wie körperliche oder geistige. Die Entziehung

[3]) In ähnlichem Sinne Müller, S. 169; Jellinek sagt auf S. 219 über die Beschränkung des Ermessens: «Das Verbot der Willkür, Pflicht zur sorgfältigen Prüfung, das Verbot, sich nicht durch rechtsirrige Erwägungen beeinflussen zu lassen, steht über jedem Akt des freien Ermessens.»

[4]) Vgl. S. 17.

[5]) Aehnlich Müller, S. 171 ff.

[6]) Vgl. Teil I.

[7]) Art. 4 BV.

[8]) Aehnlich im deutschen Recht.

soll nur der Verkehrssicherheit dienen,[9]) und zwar auch da, wo eine Strafe mit den Entzugsgründen verbunden ist und der Entzug obligatorisch ausgesprochen werden muss, so im Falle des Führens im angetrunkenen Zustande oder bei verkehrsgefährdenden schweren Verletzungen von Verkehrsbestimmungen und deren wiederholte Uebertretung. Diese Mängel in der Führung werden unabhängig von der administrativen Massnahme des Entzuges vom Gesetz selbst in Titel 4 als zu ahndende strafrechtliche Tatbestände genannt.[10]) Im Zwecke des Entzuges liegt auch die Begrenzung der behördlichen Massnahme. Zum Beispiel hinsichtlich der Dauer des Entzuges: Ist ein körperlicher Mangel eines Führers nicht zu heilen, so ist der Entzug dauernd zu verfügen.

Neben dem *endgültigen Entzug*, der von der Behörde je nach den gesetzlichen Bestimmungen für immer oder auf Zeit entschieden wird, gibt es auch den *vorsorglichen* (provisorischen) *Entzug*. Diesen kann die Behörde vor Abschluss der Untersuchung aussprechen, bis die Erhebungen des Tatbestandes den endgültigen Entscheid zulassen. Auch in diesem Falle darf die Behörde nicht willkürlich vorgehen, sie muss aus dem summarischen Ueberblick des Tatbestandes so viel Merkmale finden, dass ein endgültiger Entzug aller Voraussicht nach verfügt werden muss.

Eine dritte Art des Entzuges, die aber ausserhalb des eidgenössischen Motorfahrzeugrechtes steht, ist die vorübergehende *polizeiliche Entziehung*. Diese kommt dann in Frage, wenn z. B. ein Fahrzeugführer wegen unmittelbarer Gefahr für die Verkehrssicherheit am Weiterfahren verhindert werden soll. Diese Massnahme stützt sich auf das kantonale Polizeirecht und zieht in der Regel das behördliche Entzugsverfahren nach sich.

### b) Die Zuständigkeit.

Der Führerausweis ist durch die Verwaltungsbehörde des Wohnsitzkantons zu entziehen.[11]) «Die Verwaltungsbehörde» soll also den Ausweis entziehen. Die gerichtlichen Behörden können es nicht tun.[12]) Im Konkordat waren sowohl die administrativen wie die richterlichen Behörden für den Entzug zuständig. Die Gerichte konnten den Ausweis als Nebenstrafe entziehen. Auch das verworfene Gesetz von 1926 hatte eine ähnliche Lösung übernommen. Der ihm folgende neue Entwurf des Bundesrates sah ebenfalls noch die gerichtliche und administrative

[9]) Müller, S. 169.
[10]) Zum Beispiel Art. 59 MFG.
[11]) Art. 13, Ziff. 2, MFG.
[12]) Vgl. S. 14.

Kompetenz vor. Erst bei den Beratungen im Ständerat wurde dann definitiv die gerichtliche Kompetenz ausgeschlossen und die einzige Kompetenz der Verwaltungsbehörde festgelegt (vergl. sten. Bull.). Der Nationalrat schloss sich bei den Bereinigungsberatungen der Auffassung des Ständerates an. Die Kompetenz wurde der Verwaltungsbehörde vorwiegend aus praktischen Gründen übertragen. Die administrative Behörde kann in der Regel rascher handeln und die notwendigen Sicherheitsmassnahmen treffen als die gerichtliche Behörde, die den Entzug erst im Strafurteil selbst verfügen konnte. Doch sind die Gerichtsbehörden auch heute am Entzugsverfahren nicht völlig unbeteiligt. Ihnen liegt die Pflicht ob, wie den kantonalen Polizeibehörden, der Entzugsbehörde von jedem Straffall Kenntnis zu geben, der zum Entzug Anlass geben könnte.[13]) Die Entzugsbehörde zu bezeichnen ist Sache der Kantone.[14]) Diese Behörde braucht nicht notwendigerweise dieselbe zu sein, welche die Ausweise ausstellt.[15]) Das Bundesgesetz hat im Beschwerdeverfahren einen kantonalen Instanzenzug vorgesehen [16]) und als oberinstanzliche Entscheidungsbehörde die kantonale Regierung bezeichnet. Um nicht einen zu umständlichen Instanzenzug zu erhalten, dürften im Prinzip eine obere und untere Instanz genügen. Es ist deshalb wohl am zweckdienlichsten, wenn, wie es z. B. in Zürich und Bern geschehen ist, als erste Instanz eine Direktion der Regierung bezeichnet wird, gegen deren Entscheid alsdann der Weiterzug an die kantonale Regierung zulässig ist. Dagegen kann die Ausstellung der Ausweise selbst gut einer andern Verwaltungsbehörde übertragen werden.

Oertlich zuständig ist für den Entzug gleich wie bei der Erteilung die kantonale Behörde im Wohnsitzkanton [17]) des Führers. Es ist nicht immer die Behörde des Kantons, in dem die Bewilligung ausgestellt worden ist. Denn mit dem Wechsel desWohnsitzes des Führers verliert der Führerausweis ja nicht seine Gültigkeit. Der Führer tritt also unter die administrative Gewalt der Behörde des neuen Wohnsitzkantons. Aendert ein Führer seinen Wohnsitz nach Eröffnung des Entzugsverfahrens, so ist unseres Erachtens die Behörde des neuen Wohnsitzes zum Entscheid kompetent. Im Gesetz fehlt hierüber eine Bestimmung. Die Begründetheit unserer Auffassung ergibt sich aber aus Art. 13, Abs. 2, MFG., wo als zuständige Instanz die Behörde des Wohnsitzes des Führers schlechthin genannt ist, ohne Vorbehalt zugunsten des Kantons der Rechts-

[13]) Art. 68 MFG.
[14]) Art. 70, Abs. 2, MFG.
[15]) Art. 6, Abs. 1, MFG.
[16]) Art. 15, Abs. 1, MFG.
[17]) Vgl. betreffend den Begriff «Wohnsitz» S. 47 f.

hängigkeit. Der strafrechtliche Grundsatz, dass das Gericht des Ortes der rechtshängigen Sache [18]) zuständig urteilt, kann für die vorliegende Frage nicht Anwendung finden, weil er nicht interkantonal gilt.

### c) Die Entzugsgründe.

Die Entzugsgründe sind zum Teil allgemein umschrieben, wie der Eintritt oder das nachträgliche Bekanntwerden der Ausschlussgründe oder die verkehrsgefährdende schwere Verletzung oder wiederholte Uebertretung der Verkehrsvorschriften, teils speziell umschrieben, so der Tatbestand des Führens im angetrunkenen Zustande. Der Gesetzgeber rechnet damit, dass Ausschlussgründe nach der Erteilung des Führerausweises eintreten können oder bei der Erteilung selbst bereits vorhanden waren, aber unbemerkt geblieben sind. Dies ist möglich, wenn die Nachforschungen, die vor der Erteilung getroffen wurden, keine Ausschlussgründe ergeben haben. Ebenso ist es möglich, wenn der Bewerber selbst der Behörde über die Voraussetzungen dolos oder fahrlässig unrichtige Angaben gemacht hat. So ist es vorgekommen, dass eine Person, die das 18. Altersjahr noch nicht vollendet hatte, der Ausstellungsbehörde ein unrichtiges Geburtsdatum angab. Ob solches dolos oder fahrlässig geschieht und inwieweit strafrechtliche Sanktionen damit verknüpft werden können, ist für die hier zu untersuchende Frage ohne Bedeutung. Die Polizeibehörde hat beim Bekanntwerden eines solchen Mangels der Erteilungsvoraussetzungen ohne weiteres die Befugnis und die Pflicht, den Entzug des erteilten Ausweises zu verfügen. Gleich verhält es sich, wenn die Nichturteilsfähigkeit eines Bewerbers der ausstellenden Behörde im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht bekannt war oder wenn ein körperliches oder geistiges Gebrechen, das an der sicheren Führung eines Fahrzeuges hindert, bei der Erteilung der Bewilligung nicht festgestellt worden war, so die Trunksucht. Auch hier ist der Widerruf der Erlaubnis ohne weiteres zulässig. Schwieriger ist die Beurteilung der Frage, ob der Entzug sich noch rechtfertigt, wenn im Moment der Kenntnisnahme des Ausschlussgrundes der im Zeitpunkt der Erteilung effektiv vorhandene Ausschlussgrund nunmehr weggefallen ist. Die fragliche Person hat inzwischen das 18. Altersjahr vollendet, Gebrechen und ähnliches sind behoben. Weder das Gesetz noch die Verordnung sprechen sich hierüber aus. Unseres Erachtens ist wiederum auf die eigentliche ratio legis abzustellen. Sind mit den

[18]) Zum Beispiel Art. 8, Al. 3, Gesetz über das Strafverfahren des Kantons Bern vom 1. Februar 1928.

Ausschlussgründen die Bedenken gegen die Erteilung der Erlaubnis weggefallen, so kann die ursprünglich zu Unrecht erwirkte Polizeierlaubnis nachträglich durch die ausstellende Behörde genehmigt werden. Das Wesentliche ist, dass in einer eingehenden Untersuchung einwandfrei festgestellt wird, dass die früher vorhandenen Ausschlussgründe im Moment des neuen Entscheides nicht mehr vorhanden sind. Dass die Erlaubnis entzogen werden muss, wenn später die in Art. 9 MFG. erwähnten Ausschlussgründe eintreten, bestimmt das Gesetz selbst. Ueber die Ausschlussgründe selbst verweisen wir auf das früher Ausgeführte.[19]) Es bedarf auch in diesem Falle einer ausdrücklichen Verfügung der Entzugsinstanz.

Als weitere Entzugsgründe mehr allgemeiner Natur nennt das Gesetz die schwere Verletzung von Verkehrsvorschriften in verkehrsgefährdender Weise und die wiederholte Uebertretung von Verkehrsvorschriften. Nicht jede Art Verkehrsgefährdung erfüllt den Tatbestand. Die Gefährdung muss erheblich sein und eine schwere Verletzung der Verkehrsvorschriften darstellen. Die Strafkammer des bernischen Obergerichtes hat unter dem Konkordat die Verkehrsgefährdung als gering erkannt:[20])

«Nur Widerhandlungstatbestände sind zu verstehen, deren Verwirklichung in keinem Falle geeignet ist, schwerwiegende Folgen nach sich zu ziehen, nicht aber Widerhandlungen gegen Fahrvorschriften im engeren Sinne, bei deren Verwirklichung der Eintritt eines Verkehrsunfalles überhaupt in Frage steht, dies selbst dann nicht, wenn die betreffende Widerhandlung im konkreten Fall nicht schwerwiegend, also relativ geringfügiger Art ist.» Das Fahren mit ungenügender Schalldämpfvorrichtung stellt nach dem Gesetz keine schwere Verletzung von Verkehrsvorschriften dar. Auch nicht das Nichtmitsichführen eines Ausweises, das Fahren mit einem unleserlichen Kontrollschild. Es fehlt in diesen Beispielen das Tatbestandmoment der Verkehrsgefährdung. Auch das momentane Linksfahren auf einer leeren Strasse, das eine Missachtung einer grundsätzlichen Verkehrsvorschrift ist, vermag an und für sich nicht den Tatbestand der Verkehrsgefärdung zu begründen. Ebenso hat ein Verkehrsunfall nicht ohne weiteres den Entzug des Führerausweises zur Folge. Es muss unter allen Umständen durch die Handlung des Führers, sei es mit oder ohne Unfallsfolge, eine schwere Verletzung von Verkehrsvorschriften nachgewiesen sein.[21]) Eine solche liegt in der Regel bei tödlichen Unfällen vor, doch auch

[19]) S. 51 f.
[20]) Vgl. Zeitschrift des bernischen Juristenvereins, Bd. 69, S. 236.
[21]) Vgl. auch Badertscher, S. 26.

nur dann, wenn der Führer durch Verletzung positiver Verkehrsnormen den Unfall verschuldet hat. Ein besonderer Tatbestand, der unter diese Entzugsvoraussetzung fällt, ist die Flucht des Führers nach einem Unfall, namentlich wenn der Unfall selbst Personenverletzungen oder -tötung hervorgerufen hat. Dieser Grund wird zwar vom Gesetz selbst nicht angeführt. Das Gesetz stellt aber ein derartiges Verhalten des Führers unter Strafe.[22]) Es liegt jedoch in der Befugnis der Entzugsbehörde, einem solchen Verhalten, unbekümmert um das eingeleitete Strafverfahren, zu begegnen durch den administrativen Entzug. In Frankreich ist die Flucht des Führers selbst ein Entzugstatbestand.[23]) Die französische Rechtssprechung ist überdies in bezug auf die Flucht des Führers sehr streng. Margueron zitiert einen Entscheid, wonach der Führerausweis einem Führer entzogen wurde, der sich flüchtete, nachdem er einen Hund überfahren hatte.[24]) Wegen Flucht kann der Ausweis entzogen werden ohne Rücksicht darauf, ob den Führer ein Verschulden am Unfall selbst trifft oder nicht. Dem Führer ist die Hilfepflicht gesetzlich vorgeschrieben. Genügt er dieser nicht, so macht er sich strafbar. Der Gesetzgeber stellt an den Führer höhere sittliche Anforderungen als an irgendeine andere Person.

Ein weiterer Entzugsgrund ist die «wiederholte» Uebertretung von Verkehrsvorschriften. Es scheint uns angezeigt, nicht jede Wiederholung von Uebertretungen hierunter zu subsumieren. Unseres Erachtens muss, um diesen Entzugstatbestand zu erfüllen, die wiederholte Uebertretung sich ebenfalls verkehrsgefährdend auswirken. Es geht wohl kaum an, einen Führer, der mehrere Male wegen des Nichtmitsichführens des Ausweises bestraft wurde, den Ausweis zu entziehen, weil er die Verkehrsvorschriften wiederholt verletzt hat. Der Entzugsgrund ist gegeben, wenn der Führer wiederholt wesentliche Verkehrsregeln missachtet hat, so z. B. bei einem wiederholten Schneiden von unübersichtlichen Linkskurven, bei mehrfachem Missachten des Rechtsvortritts u. a. m. Und zwar ist es keineswegs erforderlich, dass sich ein Unfall ereignet habe. Die Gefährdung allein genügt, um den Tatbestand des Entzuges zu erfüllen. Sie muss aber wiederholt vorgekommen sein. Dass die Erfüllung dieses Tatbestandes durch mehrfache Verurteilung festgestellt sein müsse, ist unseres Erachtens nicht unbedingt notwendig. Es kann auch genügen, dass durch die amtliche Untersuchung mehrere Uebertretungen im konkreten Falle festgestellt

---

[22]) Art. 60 MFG.
[23]) Vgl. Art. 29, Al. 8, des französischen Code de la route.
[24]) Margueron, S. 490 f.

werden. Dagegen brauchen die Uebertretungen nicht schwer zu sein, im Gegensatz zum früher ausgeführten Entzugsgrund. Die leichte, aber wiederholt eingetretene Widerhandlung genügt zum Entzug. Doch muss zwischen der Widerhandlung und dem Verhalten im Verkehr, soweit es mit der Verkehrssicherheit zusammenhängt, eine gewisse Konnexität vorhanden sein. Das preussische Oberverwaltungsgericht hat den Entzug als begründet erklärt bei zweimaliger leichter Zugsgefährdung, die sich der Führer innert kurzer Zeit hatte zuschulden kommen lassen.[25]) Die Behörde muss bei ihrem Entscheid über den Entzug prüfen, ob die Belassung des Führerausweises vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus verantwortet werden kann.

Der Führerausweis muss entzogen werden, wenn ein Führer das Fahrzeug «in angetrunkenem Zustand» geführt hat.[26]) Die Trunksucht selbst begründet den Ausschluss. Das Fahren im angetrunkenen Zustand begründet den Entzug. Betreffend die Trunksucht verweisen wir auf unsere Ausführungen Seite 54 f. Der Gesetzgeber begnügt sich nicht, Trunksüchtige vom Führerausweis auszuschliessen. Er bekämpft ebenso die gelegentliche akute Alkoholintoxikation.[27]) Der angetrunkene Führer muss allerdings Führerfunktionen [28]) tatsächlich ausgeführt haben.[29]) Er muss das Fahrzeug in Bewegung gesetzt haben. Die Polizei hat die Befugnis, den angetrunkenen Führer am Fahren zu verhindern. Für den Entzug selbst muss aber, wie gesagt, das Fahrzeug bewegt worden sein. Ob in diesem Zustand ein Unfall entstanden ist oder nicht, ist für den Entzug grundsätzlich nicht massgebend. Dies ist bloss bedeutsam für die Dauer des Entzugs. Ist nämlich ein Unfall entstanden, so muss der Entzug mindestens ein Jahr verfügt werden. Ist kein Unfall entstanden, so ist die gesetzliche Minimalzeit ein Monat.[30]) Es genügt nicht jeder Unfall, um die längere Minimaldauer zu begründen. Nach dem Wortlaut des Gesetzes muss der Unfall erheblich sein. Es wird Sache der Praxis sein, den Begriff «erheblich» zu umschreiben. Ob ein Unfall «erheblich» ist, bestimmt sich nicht lediglich nach der Höhe des Schadens. Vielmehr hängt das von den beteiligten Personen und den Unfallswirkungen ab. Erheblich ist unter allen Umständen ein Unfall, wenn Personen getötet oder schwer verletzt worden sind. Erheblich

[25]) Urteil des preussischen Oberverwaltungsgerichtes vom 11. Juni 1931, im Deutschen Autorecht, 1932, Nr. 318.
[26]) Art. 13, Abs. 2, 3. Satz, MFG.
[27]) Vgl. Remund, S. 90 ff.
[28]) Vgl. S. 22 f.
[29]) Gleicher Meinung Stadler, S. 34.
[30]) Art. 13, Abs. 2, MFG.

ist ein Unfall auch, wenn Personen leicht verletzt werden, der Unfall aber nur zufällig nicht schwerere Folgen gehabt hat. Erheblich ist auch der Eintritt eines grossen Sachschadens. Es muss deshalb die Frage im Einzelfall genau geprüft werden.[31]) Die Höhe des Schadens ist festzustellen und, soweit möglich, ziffermässig anzugeben. Dabei spielt das Verhalten der beteiligten Personen, insbesondere des Führers selbst, naturgemäss ebenfalls eine Rolle. Ein Führer hat in angetrunkenem Zustand mit seinem Wagen auf der öffentlichen Strasse manipuliert. Beim Rückwärtsfahren stürzt er über das Bord der Strasse hinab. Der Wagen wird demoliert, der Führer kommt ohne Verletzungen davon. Die Entzugsbehörde bejaht hier die «Erheblichkeit» des Unfalles.[32]) Neben dem Entzug sieht das Gesetz für den Alkoholmissbrauch beim Führen Strafe vor.[33]) Es begnügt sich nicht mit der Strafe allein. Es will alle Massnahmen treffen, um dem Alkoholmissbrauch im Strassenverkehr entgegenzutreten. Die Strafverfolgung und das administrative Entzugsverfahren erfassen beide den fehlbaren Führer. Diese Strenge des Gesetzes ist dadurch begründet, dass bei der mechanischen Gewalt, die ein Motorfahrzeug in der Bewegung zu erzielen vermag, ein in seiner Ueberlegungskraft beschränkter oder behinderter Führer von vornherein für die Sicherheit der Strasse eine Gefährdung bedeutet. Der Gesetzgeber will vorkommendenfalls strafen, abschrecken und zugleich präventiv die Strasse vom Fehlbaren säubern. Nicht für den «betrunkenen», sondern für den «angetrunkenen» Führer statuiert das Gesetz Entzug und Strafe. Die Feststellung des «angetrunkenen» Führers bietet für die Praxis einige Schwierigkeiten. In der ursprünglichen Fassung des Gesetzesentwurfes ist noch vom «betrunkenen» Führer die Rede. Auch die Beratung des Nationalrates hat diesen Begriff übernommen. Erst im Ständerat wurde der Begriff des «angetrunkenen» Führers im Gesetz übernommen. Die Aerzte weisen mit Recht darauf hin, dass die eigentliche Verkehrsgefährdung weniger vom «betrunkenen», als vom «angetrunkenen» Führer verursacht werde. Der betrunkene Führer ist in der Regel überhaupt nicht in der Lage, das Fahrzeug zu führen. Der angetrunkene Führer lässt unter der Einwirkung des Alkohols die nötige Sorgfalt bei der Führung der Maschine ausser acht.[34]) Die normalen Hemmungen sind ausgeschaltet, die Reaktionszeit wird verlängert, in

---

[31]) Die Beispiele von Badertscher, S. 27, sind nicht genügend. Auch geringe Unfälle können erheblich sein. Das subjektive Moment wird von B. zu wenig berücksichtigt.

[32]) Fall Sterchi, Entscheid der kantonalen Polizeidirektion Bern, Mai 1933.

[33]) Art. 59 MFG.

[34]) Vgl. Remund, S. 90 f.; Franz, S. 44.

der Beurteilung der Distanzen ergeben sich Störungen.[35]) Statistisch festgestellt ist in bezug auf Verkehrsunfälle, dass der betrunkene Führer viel seltener ist als der angetrunkene Führer. Im Gesetz ist zwischen Angetrunkenheit und Betrunkenheit keine Abstufung gemacht. Die Angetrunkenheit schliesst die Betrunkenheit in sich. Nach Stadler[36]) ist der Motorfahrzeugführer angetrunken, wenn ihn die genossene Alkoholmenge nach seiner subjektiven Veranlagung in der sicheren Führung des Motorfahrzeuges wesentlich beeinträchtigt. Man kann nicht einfach auf einen bestimmten Promillegehalt des Alkohols im Blut des Führers abstellen. Die individuelle Veranlagung und die ungleiche Empfindlichkeit auf Alkohol muss mitberücksichtigt werden. Auch darf nicht abgestellt werden auf den sogenannten Alkoholgeruch, der subjektiv sehr verschieden ist.[37]) Nicht schlüssig ist das auffällige, häufig «verstörte» Benehmen des Führers nach einem schweren Unfall. Hierüber schreibt Stadler, und wir schliessen uns seiner Auffassung an: «Nervöse, schwache Leute werden leicht durch die Gefahr, die Angst, den tiefen Eindruck der Unfallwirkung dermassen im seelischen Gleichgewicht gestört (Nervenschoks), dass sie bisweilen Erscheinungen zeigen, wie unsicheren Gang, verwirrte, unlogische Redensarten usw., die vom Laien fälschlicherweise als Beweis eines übermässigen Alkoholgenusses aufgefasst werden.[38]) Der Beweis für die Angetrunkenheit kann mit allen gesetzlichen Mitteln erbracht werden. Die Behörde, welche die Beweislast trägt, versucht den Tatbestand festzustellen durch Erhebung über die Mengen des Alkohols, die der Führer vor dem Unfall oder vor dem Führen im angetrunkenen Zustand genossen hat, natürlich nur so weit, als der Alkohol noch von Einfluss auf den Entzugstatbestand sein kann. Auch durch Zeugen lässt sich der Tatbestand feststellen. Indessen sind Zeugenaussagen mit Vorsicht aufzunehmen, lassen sich diese doch durch die früher geschilderten Erscheinungen des Nervenschoks gerne irreleiten. Von Bedeutung für die Feststellung des Tatbestandes ist die durch die medizinische Wissenschaft eingeführte Methode der Feststellung des Alkohols im Blut des Führers. Wir werden auf diese Frage noch zu sprechen kommen.

Für den schweren Entzugstatbestand ist notwendig die Kausalität zwischen Angetrunkenheit und Unfall. Ist der angetrunkene Führer an einem Unfall unverschuldeterweise beteiligt, so findet die mildere Bestimmung des Artikels Anwendung.

---

[35]) Vgl. Stadler, S. 33.
[36]) Stadler, S. 33.
[37]) Vgl. Bussy, Art. 13, Nr. 16; vgl. Strebel, S. 260 f.
[38]) Remund, S. 105; Stadler, S. 33.

### d) Die Wirkung der Entziehung.

Mit dem Entzug des Ausweises geht die Fahrerlaubnis unter. Der Entzug des nationalen Führerausweises zieht die Ungültigkeit des internationalen Führerscheines nach sich.[39]) Die Erlaubnis zum Führen fällt dahin mit der Eröffnung der Entziehung, und zwar nicht erst der Entziehung durch die letzte, sondern schon durch die erste Instanz, auch die Beschwerde hat nicht die suspensive Wirkung. Die Beschwerdeinstanz kann jedoch die Entziehung einstellen. In der Regel wird der Entscheid über den Entzug damit vollzogen, dass dem Führer der Ausweis faktisch abgenommen wird. Das Gesetz enthält keine Bestimmung, wonach der Führer verpflichtet ist, mit der Entziehung unaufgefordert den Ausweis der Entzugsbehörde oder Anstellungsbehörde zurückzuerstatten. Eine solche Vorschrift enthält § 4 des Deutschen Gesetzes über den Kraftfahrzeugverkehr. Nach unserem Gesetz ist der Führer verpflichtet, den Ausweis nur auf Aufforderung der zuständigen Behörde hin abzugeben. Die Missachtung dieser Aufforderung ist strafbar.[40]) Ist dem Führer der Entzug formgerecht eröffnet worden, auch ohne dass die Abgabe des Ausweises verlangt worden wäre, so hat er die Erlaubnis zum Führen nicht mehr. Führt er trotz Kenntnis der Eröffnung noch weiterhin ein Motorfahrzeug im Verkehr, so begeht er eine strafbare Handlung.[41]) Führen mit rechtsgültig entzogenem Ausweis ist gleich dem Führen ohne Erlaubnis. Die beiden Tatbestände haben für die Verkehrssicherheit die gleiche Bedeutung. Der Führerausweis kann für eine bestimmte Zeit oder dauernd entzogen werden. Die unter der Herrschaft des Konkordates angewandte Form des Entzuges auf unbestimmte Zeit scheint uns nach dem neuen Gesetz nicht mehr zulässig zu sein. Art. 13 MFG. sagt ausdrücklich, der Entzug sei auf Zeit oder dauernd zu verfügen.[42]) Der Entzug auf Zeit ist im Gesetz nicht begrenzt. Die Behörde hat die Dauer nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Sie wird ihren Entscheid von den Umständen des Falles und seiner Bedeutung für die Verkehrssicherheit abhängig machen. Die Mindestdauer des Entzuges von drei Monaten, wie sie der Kanton Bern [43]) vor dem 1. Januar 1933 kannte, findet sich im neuen Gesetz nicht mehr. Die Praxis dürfte im allgemeinen nicht

---

[39]) Vgl. S. 44.
[40]) Art. 61, Al. 2, MFG.
[41]) Art. 61 MFG.
[42]) Gleiche Meinung Isaak, S. 105, für das Deutsche Recht.
[43]) Bernisches Dekret vom 10. März 1914 zum Konkordat, Art. 8: «In Fällen wiederholter Uebertretung oder schwerer Verletzung der Vorschriften des Konkordates ist als Nebenstrafe der Entzug der Fahrbewilligung auszusprechen. Der Entzug geschieht entweder vorübergehend für die Dauer von drei Monaten bis fünf Jahren oder endgültig.»

weniger als einen Monat annehmen, denn der Führer soll zur Vernunft gebracht werden, sofern der Entzug mit einem fehlerhaften Führen im Zusammenhang steht. Auch verlangt die Sicherheit der übrigen Strassenbenützer die Eliminierung des Fehlbaren während einer gewissen Zeit. Wird der Ausweis wegen Fahrens in angetrunkenem Zustande entzogen, so schreibt das Gesetz eine Mindestdauer vor.[44]) Ist kein Unfall entstanden, so beträgt sie einen Monat, ist ein erheblicher Unfall entstanden, ein Jahr. Das Gesetz lässt den dauernden Entzug im Prinzip für alle Entzugsgründe zu. Der dauernde Entzug soll zur Anwendung kommen, wenn vom zeitlichen Entzug als Erziehungsmittel keine heilsame Wirkung erwartet werden kann, wenn nach Charakter und Veranlagung des Fahrzeugführers damit gerechnet werden muss, dass dieser sich fortgesetzt in schwerer Weise über die Verkehrsvorschriften hinwegsetzen wird.[45]) Ob der von dieser Entziehung Betroffene jemals wieder die Erlaubnis erhalten kann, entscheidet das Gesetz nicht. Im deutschen Recht ist diese Frage verschiedentlich kommentiert. Müller [46]) meint, die Wiedererteilung sei ausgeschlossen, die Verfügung der Behörde sei endgültig. Demgegenüber will Isaak unter gewissen Umständen die Wiedererteilung zulassen. Nach ihm darf die Behörde auf ihren Entscheid, auf neuen Antrag hin jederzeit zurückkommen. Isaak zitiert zur Begründung seiner Auffassung den Entscheid des Deutschen Oberverwaltungsgerichtes, dass die Rechtskraft der Entscheidungen von Verwaltungsbehörden nicht im Sinne der Zivilprozessordnung materielle Rechtskraft werde; dass somit die Behörden vielmehr verpflichtet seien, neue Anträge trotz Rechtskraft einer früheren Entscheidung von neuem zu prüfen und darüber zu entscheiden.[47]) Wir halten die Auffassung von Isaak für richtig. Wird der Führerausweis beispielsweise wegen unheilbarer Geisteskrankheit oder unheilbarer Erblindung entzogen, wider Erwarten aber die Gesundheit des Betroffenen später doch wieder hergestellt, so besteht für die Erteilungsbehörde durchaus kein stichhaltiger Grund, nach Prüfung der Verhältnisse und Bejahung der gesetzesmässigen Voraussetzungen, die Erlaubnis nicht wieder zu erteilen. Aehnlich verhält es sich für einen Führer, dem der Ausweis wegen Verursachens eines schweren Unfalles in betrunkenem Zustande dauernd entzogen wurde. Wird dieser Führer Abstinent und hält er sich während mehrerer Jahre gut, sodass nicht zu erwarten ist,

---

[44]) Vgl. S. 72.
[45]) Stadler, S. 32.
[46]) Müller, § 4 d.
[47]) Isaak, S. 112; Begründung von Müller, S. 178.

dass er wieder trinken werde, so besteht kein Grund, an dem dauernden Entzug festzuhalten, namentlich wenn die wirtschaftliche Existenz davon ernstlich berührt wird. Dies ist der Fall bei einem Automobilisten, der im Autogewerbe tätig ist. Wird der Entzug auf bestimmte Zeit ausgesprochen, so hat nach deren Ablauf der Führer Anspruch auf die Wiedererteilung. Die Behörde kann sich dessen allerdings weigern, wenn eine Voraussetzung der Erteilung fehlt. Sie ist verpflichtet, die Voraussetzungen der Abgabe neu zu prüfen. Sie darf aber die Erteilung nicht willkürlich verweigern. Eine Wiedererteilung eo ipso nach Ablauf der Zeit, wie sie Müller für das deutsche Recht annimmt, halten wir für das schweizerische Recht als nicht zutreffend. Nach unserem Recht bedarf es hiezu wieder einer ausdrücklichen Verwaltungshandlung der zuständigen Behörde, eines förmlichen Verwaltungsaktes. Das gesamte Vorverfahren, die Erteilung und Abgabe der Lernfahrbewilligung, die Vornahme der Prüfung, ist jedoch nicht unbedingt notwendig. Die Behörde kann nach ihrem Ermessen aber das Vorverfahren ganz oder teilweise verlangen, wenn sie Bedenken über die Fahrtüchtigkeit des Bewerbers hat.[48]) Das wird in der Regel der Fall sein, wenn der Führer beim Unfall, der den Entzugsgrund bildete, selber ein körperliches Gebrechen davongetragen hat. Auch wenn sich mit dem Entzugsgrund zugleich eine Fahrweise des Führers herausstellt, welche die Fahrtüchtigkeit als bedenklich erscheinen lässt. Vor der Erledigung des Gesuches und der Wiederabgabe des Führerausweises darf jedoch der Führer ein Fahrzeug nicht führen. Er ist nicht im Besitze des Führerausweises. Die Behörde hat überdies die Kompetenz, noch andere Bedingungen für die Wiederabgabe aufzustellen, soweit sie diese für die Sicherheit der Strasse als notwendig erachtet. Sie kann eine ärztliche Untersuchung veranlassen, ein Gutachten verlangen über gewisse zutage getretene körperliche oder geistige Mängel. Diese Bedingungen müssen, mag die Behörde auch im übrigen in der Gestaltung freie Hand haben, im Zusammenhange mit den Erfordernissen stehen, die nach dem Gesetz die Erteilung des Führerausweises bedingen.[49]) Die bedingte Wiederabgabe oder die Wiederabgabe auf beschränkte Zeit, erscheint uns nach dem Bundesgesetz nicht zulässig. Das Bundesgesetz sieht eine derartige Beschränkung nirgends vor. Dagegen halten wir es für zulässig, die einmal festgesetzte Dauer der Entziehung herabzusetzen.

Das Bundesgesetz lässt die Frage des vorsorglichen Entzuges offen. Diesen hat die Praxis unter der Herrschaft des Konkordates

---

[48]) Art. 9, Ziff. 5, MFG.
[49]) Müller, S. 189.

eingeführt. Es scheint uns, das Bundesgesetz verbiete die Anwendung einer solchen Massnahme nicht. Die kantonalen Behörden haben die Pflicht, alle Massnahmen zu treffen, die geeignet sind, der Verkehrssicherheit zu dienen. Das Entzugsverfahren dauert eine gewisse Zeit. Das Interesse der Verkehrssicherheit verlangt in der Regel ein sofortiges Einschreiten. Ein solches ist notwendig, bevor der Entzug endgültig behandelt werden kann. Es ist deshalb notwendig, dass bereits die Polizeiorgane den Ausweis abzunehmen befugt sind und dass die Administrativbehörde vorsorglicherweise den provisorischen Entzug verfügt, um alsdann alle notwendigen Untersuchungsmassnahmen zu treffen, die den endgültigen Entscheid ermöglichen. So wird in der Praxis bei fahrlässigen Tötungen, sofern die erste Tatbestandsaufnahme nicht einwandfrei das Nichtverschulden des verantwortlichen Führers ergibt, der provisorische Entzug verfügt bis zum Entscheid in der Sache selbst. Zugegeben muss werden, dass derselbe unter Umständen für den Führer hart sein kann; allein das allgemeine Interesse an der Sicherheit der Strasse muss dem Interesse des Betroffenen vorangestellt werden. Es kann deshalb der Betroffene, wenn die Behörde pflichtgemäss gehandelt hat, die Verfügung nicht anfechten und muss Disziplinarbeschwerde oder Zivilklage gegen die Beamten erheben. Der vorsorgliche Entzug muss vorwiegend als eine Verfahrensmassnahme angesehen werden.

Aus der Fassung des Gesetzes ergibt sich, dass der Entzug des Führerausweises für alle Fahrzeug-Kategorien gilt, für welche dieser ausgestellt war. Schwieriger ist die Beurteilung der Frage, ob mit dem Entzug des Führerausweises zugleich das Verbot zum Führen von Motorfahrzeugen überhaupt ausgesprochen werden soll. Es ist der Fall denkbar, dass der Führer sich für die Führung einer bestimmten Fahrzeuggattung, für welche er die Bewilligung erhalten hat, als ungeeignet erweist, nicht aber für andere Fahrzeugarten. Er ist z. B. infolge körperlichen Gebrechens geeignet, Motordreiräder oder Automobile, nicht aber Motorzweiräder zu führen. Er kann ohne Gefährdung des Verkehrs ein Elektromobil, nicht jedoch einen Benzinmotor bedienen. In solchen Fällen besteht kein Bedenken, ihm den Führerausweis für eine bestimmte Motorfahrzeuggattung zu entziehen, für andere dagegen zu belassen oder zu erteilen. Anders verhält es sich, wenn der Entzug wegen Angetrunkenheit oder wegen Verletzung von Verkehrsvorschriften erfolgt ist. Es ist ihm dann die Erlaubnis zum Führen von Motorfahrzeugen überhaupt zu entziehen. Der Entzug dient hier allgemein der Verkehrssicherheit. Er ist nicht in Mängeln begründet, die für diese oder jene Art von Motorfahrzeuggattungen

behebbar sind. Nach dem Wortlaut des Gesetzes kann die Lernfahrbewilligung verweigert werden wie der Führerausweis selbst.[50]) Der gleiche Grundsatz muss auch für den Entzug gelten. Was den Entzug der Führerbewilligung für Invalide anbetrifft, so verweisen wir auf unsere Ausführungen auf S. 37 und 38. Tritt die Invalidität des Führers nach Erteilung des allgemeinen Führerausweises ein, so kann der Führerausweis durch Auflagen beschränkt werden. Die Entzugsbehörde hat im Entzugsentscheid ausdrücklich zu bemerken, für welche Arten von Fahrzeugen der Entzug Geltung finden soll, oder ob das Verbot zum Führen allgemein verfügt wird, auch wenn das im Gesetz selbst nicht ausdrücklich verlangt ist. Der Entzug des Führerausweises ist für die ganze Schweiz wirksam.[51]) Er kann somit nicht etwa auf einzelne Kantone beschränkt werden.[52]) Nach den Bestimmungen der internationalen Konvention gilt der Entzug des Führerausweises auch für den internationalen Verkehr.[53])

### e) Das Entzugsverfahren.

Das Gesetz enthält über das Entzugsverfahren nur einige grundsätzliche Bestimmungen. Die Durchführung des Verfahrens, die Bezeichnung und Organisation der Entzugsbehörden ist Sache der Kantone.[54]) Ueber den Entzug der eidgenössischen Ausweise entscheidet die Amtsstelle des Bundes, die ihn ausstellt, von Amtes wegen oder auf Antrag eines Kantons. In den Kantonen wird das Verfahren in der Regel durch Anzeige der Polizeiorgane eingeleitet, denen die Ueberwachung des Verkehrs obliegt. Auch sind die Gerichtsbehörden verpflichtet, der Entzugsbehörde von jeder strafbaren Handlung Kenntnis zu geben, die zum Entzug des Führerausweises Anlass geben könnte.[55]) Ueberdies ist jeder Bürger berechtigt, der Entzugsbehörde Wahrnehmungen mitzuteilen, die geeignet sind, zum Entzug zu führen. Ein Antragsrecht räumt das Gesetz überdies den kantonalen Regierungen ein. Dieser Antrag der Kantone geht nach Art. 13, Abs. 3, an den Kanton des Wohnsitzes des Führers, das heisst an die Regierung. Diese hat entweder selbst zu entscheiden oder den Fall an die ihr unterstellte Entzugsbehörde weiterzuleiten. Wird der Entzug nicht ausgesprochen, so hat der antragstellende Kanton

[50]) Art. 31, Abs. 2, VV. zum MFG.
[51]) Art. 13, Ziff. 5, MFG.
[52]) Vgl. Stadler, S. 35.
[53]) Vgl. S. 45.
[54]) Art. 70 MFG.
[55]) Art. 68 MFG.

nach Art. 15, Abs. 3 MFG. das Recht der Beschwerde [56]) an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement binnen 30 Tagen seit der Eröffnung der Ablehnung.

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat in einem Kreisschreiben vom 4. Mai 1933 angeordnet, dass die Kantone ihren Antrag unmittelbar an die erstinstanzlichen Entzugsorgane des Wohnsitzkantons zu stellen haben und die Beschwerde wegen Ablehnung des Entzugs dann an den Regierungsrat richten müssen. So gewiss diese Anordnung den Zwecken der Praxis entspricht, so kann sie doch kaum aus dem Gesetz begründet werden, das den antragstellenden Kantonen kein Beschwerderecht an die Kantone einräumt, die für den Entzug zuständig sind, sondern nur an die eidgenössische Behörde. Die Entzugsbehörde kann das Verfahren von Amtes wegen oder auf Antrag einleiten. Sie stellt die notwendigen Ermittlungen an. Die Einvernahme des Führers, gegen den ein Verfahren eingeleitet ist, ist nach unserer Auffassung notwendig. Der Bürger hat einen natürlichen Anspruch auf rechtliches Gehör.[57]) Dieser Anspruch besteht jedenfalls für das strafrechtliche Verfahren. Im Strafverfahren entscheidet eine andere Behörde. Im Entzugsverfahren hat der Bürger den Anspruch, unter Umständen Gründe geltend zu machen, die im Gerichtsverfahren nicht oder nicht genügend gewürdigt werden können.[58]) Für die Beweisführung gelten die allgemein zulässigen Beweismittel. Wir haben hierüber bereits auf Seite 74 einiges ausgeführt.

Angesichts der Wichtigkeit sei über das Beweismittel der Blutprobe noch einiges bemerkt. Wir halten uns im folgenden an die Ausführungen von Stadler,[59]) der die fachmännischen Ausführungen der Mediziner kurz zusammenfasst. Die medizinische Wissenschaft hat verschiedene Methoden erfunden, um den Alkoholgehalt im Blut festzustellen (chemische Titration und optisch interferometrische Bestimmung). Die Literatur ist in der Deutschen Zeitschrift für die gesamte gerichtliche Medizin 1927, S. 377, zusammengestellt. Ueber die praktischen Ergebnisse berichtet die Zeitschrift «Die Polizei», 1932, S. 72, ferner Naville «La preuve chimique de l'ivresse» in der «Revue médecine de la Suisse romande» du 25 octobre 1928, Boven in AR., französische Ausgabe, 31. Mai und 3. Juni 1932 «Faut-il prélever du sang?». Das gerichtlich-medizinische Institut Zürich nimmt von zirka 1 Promille an leichte

---

[56]) Strebel, S. 266.

[57]) Burkhardt, S. 53; Jellinek, S. 209.

[58]) Die bernische Praxis lässt im Entzugsverfahren den Führer immer einvernehmen, unbekümmert um dessen bereits erfolgten Einvernahmen im Strafverfahren.

[59]) Stadler, S. 33. Vgl. auch Strebel, S. 260 f.

Betrunkenheit (angetrunken), bei 2,5 Promille Betrunkenheit und bei 3 Promille schwere Betrunkenheit an. Vgl. Remund, S. 98 f. Die medizinischen Untersuchungsmethoden sind aber nicht unfehlbar. Fehler sind besonders leicht, wenn die Instrumente mit Alkohol gereinigt worden sind und bei der Blutentnahme noch Alkohol enthalten, bzw. dem zur Untersuchung kommenden Blute selbst Alkohol zuführen. Die Reaktion auf Alkohol ist sehr verschieden, je nach Angewöhnung und Konstitution, je nach der physischen und psychischen Verfassung zur Zeit des Genusses (vgl. Remund, S. 113). Ein einwandfreies Ergebnis erhalten wir nur, wenn nachträglich der Betreffende einer einlässlichen wissenschaftlichen Untersuchung über die persönliche Reaktion auf Alkohol unterzogen wird.

Den Entscheid über die Frage, ob der Motorfahrzeugführer verpflichtet sei, sich der *Blutprobe* zu unterziehen, überlässt das MFG. den Kantonen.[60]) Unseres Erachtens besteht die Verpflichtung nur, wenn sie in der kantonalen Gesetzgebung vorgesehen ist. Ohne gesetzliche Grundlage ist die Polizeibehörde nicht berechtigt, den Angeschuldigten gegen seinen Willen der Blutprobe zu unterziehen. Da die Behörde die Beweislast trägt, kann sie auch nicht aus der Verweigerung ableiten, der Angeschuldigte sei angetrunken gewesen und weigere sich nur deshalb, sich der Untersuchung zu unterziehen.

Ein Hauptgrund für den Entzug ist das gerichtliche Strafurteil. Doch sind die Erkenntnisse der Gerichtsbehörden für die Entzugs-

---

[60]) Für den Kanton Bern sind die Grundsätze in der Vernehmlassung der Strafkammer vom 7. Juli 1932 niedergelegt; die Strafkammer kommt zu folgenden Schlüssen: «1. Die Blutprobe kann nach einem Verkehrsunfall, bei dem Personen- oder Sachschaden entstanden ist, gegenüber den am Unfall beteiligten Personen (gegenüber dem Schädiger und gegenüber dem Verletzten oder Geschädigten) bei Trunkenheitsverdacht vom Richter oder von den Organen der gerichtlichen Polizei angeordnet werden, sofern der Alkoholverdächtige sich der Blutprobe nicht freiwillig unterziehen will. 2. Soll eine Blutprobe durchgeführt werden, so hat der diese Massnahme anordnende Funktionär dafür zu sorgen, dass die Blutentnahme sofort nach dem Unfall erfolgt. 3. Die Blutentnahme und die Durchführung der Blutuntersuchung hat durch einen patentierten Arzt unter Anwendung aller, nach dem Stande der medizinischen Wissenschaft möglichen Vorsichtsmassnahmen zu geschehen, damit Irrtümer irgendwelcher Art vermieden und Gefährdungen oder vermeidbare Schmerzzufügungen gegenüber dem Exploranden ausgeschlossen sind. 4. In allen Anwendungsfällen der Blutprobe hat der mit ihrer Durchführung beauftragte Arzt vorgängig der Blutentnahme beim Exploranden eine körperliche Untersuchung darüber anzustellen, ob die Blutentnahme nicht dessen Gesundheit gefährden oder beeinträchtigen könnte. Ist dies der Fall, so ist die Blutentnahme zu unterlassen. 5. Weigert sich eine Person, die Blutprobe an sich vornehmen zu lassen, so hat der diese Massnahme anordnende Polizeibeamte vor der Anwendung von Zwangsmitteln zu versuchen, den Exploranden zur Aufgabe seines Widerstandes zu veranlassen. Proteste von notorisch Betrunkenen sind nicht ernst zu nehmen.»

behörde keineswegs bindend. Die Entzugsbehörde kann ihrerseits diese frei prüfen. Die Entscheidungen der Gerichtsbehörden bieten jedoch für sie wertvolle Richtlinien und sichern den Beweis des effektiv vorhandenen Tatbestandes.

Die Kantone haben nach Art. 80 der Verordnung zum MFG. eine Meldepflicht über die von ihnen verfügten Führerausweisentzüge. Dieser Artikel lautet: «Die Kantone haben der Polizeiabteilung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes auf einem vom Departement kostenlos abgegebenen Formular die rechtskräftigen erstinstanzlichen Entzugsverfügungen von Führerausweisen, sowie die durch Rekursentscheid bestätigten Verfügungen fortlaufend zu melden; ebenso Aufhebungsverfügungen, soweit diese nicht in die Zuständigkeit der eidgenössischen Rekursbehörde fallen. Die eidgenössischen Amtsstellen haben die von ihnen gefällten Entzugs- und Aufhebungsverpflichtungen ebenfalls zu melden. Die Polizeiabteilung gibt allen Kantonen den Entzug von Führerausweisen für länger als drei Monate, sowie deren Aufhebung bekannt.» Zuhanden der Kontrollorgane sind die rechtskräftigen Entscheide über den Entzug im schweizerischen Polizeianzeiger zu publizieren.

In der Praxis hat sich als Hilfsmittel für die Erziehung der Führer die «Androhung» des Entzuges gebildet. Wenn der zur Beurteilung vorliegende Tatbestand zu gewissen Bedenken über die Fahrtüchtigkeit Anlass gibt, der Entzug selbst sich jedoch nicht rechtfertigt, begnügt sich die Behörde mit einer Warnung an den Führer. Das Bundesgesetz kennt die Verwarnung nicht. Es lehnt sie aber auch nicht ausdrücklich ab. Deshalb ist die Verwaltungsbehörde befugt, dieses Mittel zu verwenden, da es festgestelltermassen geeignet ist, der Verkehrssicherheit zu dienen. Es steht zum Zwecke des Gesetzes in keinem Widerspruch.

## 2. Andere Untergangsgründe.

Der Führerausweis erlischt durch behördliche Verfügung. Es ist aber auch dem freien Willen des Führers überlassen, auf den Führerausweis zu verzichten. Der Führerausweis erlischt überdies durch Zeitablauf oder durch den Tod des Führers.

a) *Der Zeitablauf.* Der Führerausweis gilt nach Gesetz für das Kalenderjahr.[61]) Will der Führer im neuen Jahr seine Tätigkeit ausüben, so muss er vorher den Ausweis erneuern lassen. Vor der Erneuerung besitzt er keinen gültigen Führerausweis. Die Behörde

[61]) Art. 6, Abs. 2, MFG.

prüft bei der Erneuerung in der Regel nicht noch einmal die Voraussetzungen. Die bestandene Führerprüfung verliert ihre Wirksamkeit nicht. Doch hat der Führer vor der Erneuerung keine Befugnis, ein Motorfahrzeug im Verkehr zu führen. Diese Befugnis fehlt während der ganzen Dauer der Nichterneuerung. Es steht aber in seinem Ermessen, die Erneuerung zu verlangen, dies jedoch nur innerhalb beschränkter Zeit. Der Führerausweis erlischt, wenn er während zwei Jahren nicht erneuert wird. Nach dieser Frist sind alle Formalitäten zu erfüllen, die bei der ersten Abgabe des Ausweises vorgeschrieben sind. Insbesondere ist auch eine neue Prüfung abzulegen.[62]) Der einzige Unterschied gegenüber der erstmaligen Erteilung besteht in der Möglichkeit, die Lernfahrzeit zu verkürzen.[63])

b) *Der Verzicht.* Es liegt in der Natur der Polizeierlaubnis, dass der Führer auf den Führerausweis verzichten kann.[64]) Wie das Recht aus der Erlaubnis zwei Jahre nach Ablauf des Ausweises untergeht, kann es auch untergehen durch ausdrücklichen Verzicht des Führers. Der Führer gibt seinen Verzicht dadurch kund, dass er den Führerausweis der Ausstellungsbehörde wieder zustellt. Wird der Verzicht widerrufen, so steht es im Ermessen der Behörde, die Voraussetzungen der Abgabe neu zu prüfen und unter Umständen eine neue Führerprüfung zu verlangen. Sind seit dem Verzicht zwei Jahre abgelaufen, so treten die früher erwähnten Folgen ein. Der stillschweigende Nichtgebrauch des Führerausweises führt auch erst nach Ablauf der gesetzlichen Frist zum Erlöschen. Der Grund des Untergangs liegt hier nicht im Verzicht des Führers, sondern im Ablauf der gesetzlichen Gültigkeitsdauer.

c) *Der Tod des Führers.* Wie wir bereits ausgeführt haben, ist die Fahrerlaubnis ein persönliches Recht. Es ist nicht übertragbar, auch nicht vererblich.[65]) Mit der Person des Führers erlischt demnach auch der Führerausweis. Der Verlust der Handlungsfähigkeit des Führers zieht nicht ohne weiteres das Erlöschen des Führerausweises nach sich. Da die Einwilligung des Vormundes eine Voraussetzung der Erteilung ist, muss diese nunmehr eingeholt werden. Wird sie verweigert, so muss der Ausweis wegen Fehlens einer Voraussetzung entzogen werden.

---

[62]) Art. 9, Abs. 4, MFG.
[63]) Art. 33, Abs. 5, VV. zum MFG.
[64]) Vgl. Jellinek, S. 214 ff.
[65]) Strebel, S. 149; Stenographisches Bulletin, Nationalrat, 1931, S. 29.

FÜNFTER TEIL.

# Die Beschwerde.

## 1. Inhalt und Form der Beschwerde.

«Gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Ausweises kann binnen zehn Tagen seit der Eröffnung des Entscheides bei der kantonalen Regierung schriftlich Beschwerde erhoben werden.»[1]) Mit dieser Vorschrift führt das Gesetz als Rechtsmittel die Beschwerde ein. Dies bringt gegenüber dem Konkordat eine wesentliche Neuerung. Im Konkordat hatten die Kantone die Rechtsmittel und den Instanzenzug zu bestimmen.[2]) Der Entzug konnte sowohl durch Verwaltungsbehörden wie durch Gerichte ausgesprochen werden. Gegen deren Entscheide waren demnach administrative oder strafprozessuale Rechtsmittel gegeben. Diese bestimmten sich nach kantonalem Recht.

Das Rechtsmittel des neuen Gesetzes ist nunmehr die Beschwerde. Der Beschwerdeführer bezweckt mit ihr die Nachprüfung der Verweigerungs- oder Entzugsverfügung durch eine obere Verwaltungsbehörde. Er will mit ihr eine Korrektur des erstinstanzlichen Entscheides herbeiführen. Jellinek bezeichnet ein solches Rechtsmittel die «förmliche Beschwerde».[3]) Damit soll gesagt sein, dass die Beschwerde an eine Frist gebunden und das Beschwerderecht auf den rechtlich Beteiligten beschränkt ist, dass durch ihre Einreichung das Einschreiten der Oberbehörde möglich ist und der Beschwerdeführer einen Anspruch auf Prüfung und Bescheidung hat. Die Beschwerde verpflichtet die Aufsichtsbehörde, die Sache nach der rechtlichen und tatsächlichen Seite zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Das alles ist dem Bürger im Gesetz ausdrücklich garantiert.

Gegenstand der Beschwerde des MFG. ist die Verweigerung oder der Entzug des Führerausweises. Sie richtet sich gemäss Gesetz gegen diese zwei Verfügungen: wegen *Entzugs* oder *Verweigerung*. Die Beschwerde ist nicht gegeben wegen ungerecht-

[1]) Art. 15, Abs. 1, MFG.
[2]) Art. 72 des Konkordates.
[3]) Jellinek, S. 295.

fertigter Erteilung eines Führerausweises oder wegen Nichtentzuges, trotz Vorliegens der Voraussetzungen dazu [4]) (die gesetzliche Vorschrift des Beschwerderechtes des antragstellenden Kantons nach Art. 13, Abs. 3 MFG. ausgenommen). Wie Strebel richtig bemerkt, würde die Legitimation zur Beschwerdeführung in diesem Falle fehlen, weil die Beschwerde des MFG. keine Popularbeschwerde ist, mit welcher jedermann das öffentliche Interesse verfolgen könnte.[5]) Der Private kann angesichts einer solchen Verfügung nur die Behörde auf den gesetzwidrigen Zustand aufmerksam machen. Die Behörde hat die Sache dann von Amtes wegen zu prüfen, tut sie es nicht, so verletzt sie ihre Amtspflicht, wogegen die kantonale Disziplinarbeschwerde gegeben sein kann.

Der Inhalt der Beschwerde ist die Behauptung des Beschwerdeführers, die geltend gemachten Verweigerungs- bzw. Entzugsgründe beständen tatsächlich nicht. Diese Gründe lassen sich in zwei Gruppen einteilen. Der Beschwerdeführer bestreitet einmal das Vorhandensein der Tatsachen, die den Entzug oder die Verweigerung begründen sollen und behauptet z. B., das 18. Altersjahr sei vollendet, die Trunksucht bestehe in Tat und Wahrheit nicht, es treffe ihn am Verkehrsunfall keine Schuld und anderes mehr, oder der Beschwerdeführer behauptet, die Behörde habe im konkreten Fall nicht den Verhältnissen angemessen verfügt, z. B. der dauernde Entzug stehe in keinem Verhältnis zu der Gesetzesverletzung und anderes mehr. Die zweite Gruppe kommt in der Praxis bedeutend häufiger vor. Der Betroffene wird Ermessensentscheide der Behörde nicht selten als ungerechtfertigt empfinden und wird darauf mit der Beschwerde reagieren. Für die Frage der Zulässigkeit der Beschwerde an und für sich sind die Gründe, die den Entscheid über die Verweigerung oder den Entzug rechtfertigen, gleichgültig. Die Beschwerde ist ohne Rücksicht darauf, ob der Ausweis wegen körperlich gesundheitlicher Mängel oder aus anderen Gründen verweigert bzw. entzogen wurde, gegeben.[6]) Ihre einzige Voraussetzung ist, wie bereits ausgeführt, die Verweigerung oder der Entzug als solcher.

Die Beschwerde setzt einen förmlichen Abweisungsentscheid der Behörde voraus. Eine blosse Meinungsäusserung des Beamten ist nicht anfechtbar; auch nicht ein Verhalten des Beamten, welches auf eine spätere Amtshandlung schliessen lässt. Die Beschwerde muss sich gegen den Entscheid richten, nicht etwa gegen Handlungen anderer mitwirkender Organe, so z. B. nicht

---

[4]) Strebel, S. 280.
[5]) Strebel, S. 280, mit zit. Entscheid und Literatur.
[6]) Strebel, S. 280.

gegen die Erhebungen der Polizeiorgane über die Ausschlussgründe. Der Bewerber kann wohl gegen solche Amtshandlungen Einwendungen erheben, doch nicht durch die Beschwerde des MFG., sondern durch die kantonaleVerantwortlichkeitsbeschwerde. Andererseits erfasst die Beschwerde des MFG. ebenfalls die sämtlichen Vorbereitungsmassnahmen, wie die Erhebungen und die Führerprüfung. Hat der Bewerber die Beschwerde eingereicht, so braucht er nicht einzelne behördliche Massnahmen, auch wenn diese den Entscheid unmittelbar veranlasst haben, noch besonders anzufechten. Nach deutschem Recht ist z. B. die Beschwerde gegen die Prüfung ausgeschlossen.[7]) Unser Gesetz hat keine solche Vorschrift. Sie ist auch nicht notwendig, denn wenn der Bewerber behauptet, die Prüfung sei nicht richtig abgenommen worden, so erhebt er Beschwerde gegen den Verweigerungs- bzw. Entzugsentscheid, der darauf ergangen ist, und die Beschwerdeinstanz hat diese Einwände zu untersuchen. Die Beschwerde ist auch das gegebene Rechtsmittel, wenn eine Behörde die Zuständigkeit zur Erteilung unrecht verneint, oder diejenige zum Entzug unrecht bejaht.[8])

Ob die Beschwerde gegen den provisorischen Entzug zulässig ist, ist nicht ohne weiteres zu bejahen. Die wörtliche Fassung des Gesetzes, die für die Beschwerdeerhebung den Entzug als solchen nennt, gibt keine schlüssige Antwort auf diese Frage. Unserer Meinung nach muss sie bejaht werden aus dem allgemeinen Zweck der Einführung der Beschwerde als Rechtsmittel. Der Gesetzgeber will ja durch sie vermeintliches oder wirkliches Unrecht korrigieren lassen; auch für den provisorischen Entzug muss deshalb die Beschwerde zugelassen sein.

Die Praxis hat, wie bereits ausgeführt wurde, die Verwarnung mit der Androhung des Entzuges als Mittel der Verkehrserziehung eingeführt. Gegen eine derartige behördliche Massnahme ist die Beschwerde des MFG. nicht zulässig, weil ein förmlicher Entzugsentscheid, der Voraussetzung der Beschwerde ist, nicht vorliegt. Gegen diese Massnahme der Praxis ist nur die kantonale Verantwortlichkeitsbeschwerde möglich.

Die Beschwerde ist nicht das einzige Mittel zur Redressierung einer Verfügung des Amtes. Der Beamte ist berechtigt, seine Verfügung selbst aufzuheben oder zu modifizieren. So kann z. B. die Behörde den Verweigerungsentscheid aufheben und den Führerausweis aushändigen, wenn der Bewerber in der Zwischenzeit das

[7]) Vgl. § 5 Deutsches GVK.: «Gegen die Versagung der Fahrerlaubnis ist, wenn sie aus andern Gründen als wegen ungenügenden Ergebnisses der Befähigungsprüfung erfolgt, der Rekurs zulässig.»

[8]) Strebel, S. 280.

18. Lebensjahr vollendet hat. Dieser freien Entscheidung ist aber eine Schranke gesetzt in den Fällen, wo das Gesetz selbst positive Normen für einen bestimmten Tatbestand aufstellt. So könnte beispielsweise die gesetzliche Minimaldauer des Entzuges für einen Monat bei Fahren in angetrunkenem Zustande durch die Behörde nicht frei auf eine kürzere Zeit herabgesetzt werden.

Gegenstand der Beschwerde ist nach Gesetz der «Ausweis» schlechthin. Da für den Entzug und die Verweigerung der allgemeine, der besondere, die Lernfahrbewilligung und der internationale Führerschein in Frage kommen, findet die Beschwerde für alle diese Ausweise Anwendung. Sie ist aber nicht gegeben für den eidgenössischen Führerausweis, und zwar trotz des Wortlautes von Art. 15, Abs. 1 des MFG., wo ganz allgemein nur vom «Ausweis» gesprochen wird. Strebel meint, die Begründung dieser Ausnahme ergebe sich daraus, dass auf die Erteilung eines eidgenössischen Ausweises kein individueller Anspruch bestehe; damit sei auch niemand zur Beschwerde legitimiert.[9]) Das Gesetz sagt: «Ueber den Entzug eidgenössischer Ausweise entscheidet die eidgenössische Amtsstelle.»[10]) Ob und wie weit eine Beschwerde zulässig ist, ist demnach eine interne Angelegenheit der Bundesverwaltung. Macht ein Kanton von seinem Antragsrecht auf Entzug des eidgenössischen Ausweises Gebrauch, so kann er bei Ablehnung des Antrages auch nicht mit der Beschwerde des MFG. den ablehnenden Entscheid weiterziehen.[11]) Dagegen kann er Beschwerde nach Art. 23 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesverwaltung in der Fassung des Art. 50 des VOG.[12]) führen. Der Entscheid des zuständigen Departementes ist dann endgültig.[13])

Nach dem Bundesgesetz muss die Beschwerde schriftlich abgefasst sein.[14]) Diese Form wird in Art. 15, Abs. 1, MFG. ausdrücklich für die Beschwerde an die kantonale Regierung verlangt. Dass sie auch für die Beschwerde an die Bundesbehörde gilt, ist zwar in Art. 15, Abs. 3 im Gegensatz zu Art. 15, Abs. 1 MFG. nicht ausdrücklich gesagt, muss aber wohl als selbstverständlich angenommen werden.[15]) Im übrigen ist es den Kantonen anheimgestellt, über die Form der Beschwerde genauere Vorschriften zu erlassen.

---

[9]) Strebel, S. 280.
[10]) Art. 13, Abs. 4. MFG.
[11]) Strebel, S. 280.
[12]) Bundesgesetz über die eidgenössische Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege vom 11. Juni 1928.
[13]) Strebel, S. 280.
[14]) Bei Strebel, S. 279, fehlt das Wort «schriftlich» in der Wiedergabe des Gesetzestextes; vgl. aber dann die Ausführungen S. 282, III, Ziff. 2.
[15]) Gleicher Meinung Strebel, S. 283.

Sie können eine Motivierung des Rekurses verlangen oder sich mit einem Antrage begnügen.[16]) Es ist zweckmässig, dass der Beschwerdeführer seine Auffassung in einem bestimmten Begehren zum Ausdruck bringt mit Angabe der Gründe, aus denen zu erkennen ist, in welcher Weise er sich verletzt fühlt.

## 2. Das Beschwerdeverfahren.

Das Beschwerdeverfahren ist im Bundesgesetz nicht eingehend geregelt. Das Gesetz bezeichnet die Behörden, welche zur Beurteilung der Beschwerde zuständig sind, und bestimmt einen gewissen Instanzenzug.

Wird die Beschwerde wegen Verweigerung des Führerausweises erhoben, so ist die kantonale Regierung die letzte Rekursinstanz. Dieser Vorschrift ist zu entnehmen, dass die Regierung nicht selbst Verweigerungsbehörde sein kann. Strebel[17]) meint zwar, Art. 15 MFG. schliesse nicht aus, dass die Regierung eines Kantons selbst als Erteilungs- oder Entzugsbehörde und damit auch als Verweigerungsbehörde bezeichnet werden könne. In diesem Fall wäre eine Beschwerde auf kantonalem Boden nicht mehr gegeben. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement wäre dann einzige Beschwerdeinstanz.[18]) Diese theoretischen Ueberlegungen treffen in der Praxis nicht zu. Strebel verneint auch die Frage, ob es den Kantonen gestattet sei, eine Zwischeninstanz als untere Beschwerdeinstanz einzuschieben. Er verweist zur Begründung dieser Auffassung auf BGE. 1921, II/17. Wir können uns dieser Auffassung nicht anschliessen. Das BG. überlässt es den Kantonen, in den Ausführungsbestimmungen die zuständigen Behörden zu bezeichnen. Es bleibt deshalb den Kantonen unbenommen, selber mehrere Rekursinstanzen zu schaffen.[19]) Dies trifft in der Praxis bei der Verweigerung der Erteilung auch zu. Die Ausstellung der Ausweise geschieht in der Regel durch eine bestimmte Verwaltungsabteilung eines kantonalen Regierungsdepartementes. Diese Verwaltungsabteilung ist praktisch die Verweigerungsbehörde, gegen deren abschlägigen Entscheid der Rekurs an das zuständige Departement erhoben werden kann. Die rasche Erledigung der Anstände, die Strebel zur Begründung seiner Auffassung als im Willen des Gesetzes liegend anführt, erleidet durch diesen Instanzenzug keine Einbusse. Eine Ver-

[16]) Strebel, S. 283.
[17]) Strebel, S. 281.
[18]) Strebel, S. 281. Für die Verweigerung ist das ungesetzlich! (Vgl. MFG., Art. 15, Abs. 1.)
[19]) Anderer Meinung Strebel, S. 281.

schleppung des Entscheides ist schon deshalb nicht zu befürchten, weil ja die Rekursinstanz nach Gesetz befugt ist, der Beschwerde die Suspensivwirkung zu verleihen. Andererseits ist aber auch die Auffassung Bussy's und Stadlers, dass das MFG. zwei kantonale Instanzen garantiere, nicht zutreffend.[20]) Nach Bundesgesetz ist die kantonale Regierung die letzte Instanz auf kantonalem Boden.[21]) Betrifft die Beschwerde die Verweigerung des Führerausweises, so ist der Entscheid der kantonalen Regierung endgültig. Er kann nicht an die Bundesbehörde weitergezogen werden. Wohl aber ist gegen einen derartig abweisenden Entscheid die staatsrechtliche Beschwerde wegen Rechtsverweigerung (Art. 4 Bundesverfassung) nach Art. 178 des Organisationsgesetzes zulässig.[22])

Wegen Entzugs des Führerausweises ist die Weiterziehung an die eidgenössische Behörde vom Gesetz ausdrücklich gestattet. Es bezeichnet das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement als eidgenössische Beschwerdeinstanz. Die Beschwerde an das Departement richtet sich gegen den letztinstanzlichen Entscheid der kantonalen Regierung. Es ist unzulässig, die Beschwerde gegen eine untere kantonale Behörde direkt beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement einzubringen, bevor die kantonale Regierung darüber entschieden hat.[23]) Der Entscheid des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes ist unter allen Umständen letztinstanzlich. Er kann mit keinen weitern Rechtsmitteln angefochten werden. Ein Weiterzug mit der verwaltungsrechtlichen Beschwerde an den Bundesrat oder an das Bundesgericht ist nicht zugelassen, auch die staatsrechtliche Beschwerde an das Bundesgericht wegen Verletzung verfassungsmässiger Rechte ist nicht gegeben, weil sich diese nach Art. 178 des Organisationsgesetzes nur gegen Verfügungen kantonaler Instanzen richten kann.

Oertlich zuständig für die Beschwerde auf kantonalem Boden ist die Rekursinstanz des Kantons, in dem der angefochtene Entscheid erlassen worden ist. Es braucht dies nicht unter allen Umständen der Kanton des gegenwärtigen Wohnsitzes des Beschwerdeführers zu sein. Wechselt dieser interkantonal den Wohnsitz während des Verfahrens, so bleibt der bisherige Kanton zuständig.

Die Legitimation zur Beschwerde ist von Amtes wegen zu prüfen. Wo sie fehlt, kann auf die Beschwerde nicht eingetreten werden. Wer passiv legitimiert ist, bestimmt teilweise der Wortlaut des Gesetzes, teilweise ergibt es sich aus dessen Sinn. Art. 15

---

[20]) Vgl. Bemerkung Bussy und Stadler, Note 1, Art. 15.
[21]) Vgl. Bussy, Ziff. 1 zu Art. 15.
[22]) Vgl. Badertscher, S. 34; Strebel, S. 281.
[23]) Gleicher Meinung Strebel, S. 283.

MFG. sagt: «Gegen die Verweigerung oder den Entzug ... kann ... bei der kantonalen Regierung Beschwerde erhoben werden, ... Der letztinstanzliche kantonale Entscheid kann .... an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden.» Voraussetzung für die Beschwerde ist der Entscheid einer unteren kantonalen Behörde, die über die Verweigerung bzw. den Entzug erkannt hat. Diese Behörde ist demnach für die Beschwerde passiv legitimiert. Durch ausdrückliche Gesetzesbestimmung ist es ferner beim Entzug die kantonale Regierung. Passiv legitimiert kann auch ein Automobil- oder Motorfahrerverband sein, sofern diesem die Ausstellung des internationalen Führerscheines durch die kantonale Ordnung übertragen worden ist.[24]) Die Behörde, gegen deren Verfügung oder Entscheid sich die Beschwerde richtet, soll in der Beschwerde selbst genannt sein.

Schwieriger ist die Frage der Aktivlegitimation. Das Gesetz hat darüber keine ausdrückliche Vorschrift. Zweifellos ist legitimiert die Person, der ein Ausweis verweigert bzw. entzogen worden ist. Dass die Aktivlegitimation auch noch andern Personen zustehe, darf nicht ohne weiteres angenommen werden. Strebel verneint es; der Betroffene sei allein legitimiert.[25]) Im deutschen Recht sind Isaak und Holzapfel [26]) gleicher Meinung. Diese wollen die Aktivlegitimation nur dem Bewerber bzw. Führer selber zugestehen, nicht aber einem Dritten, der vielleicht durch die Versagung etwa in seinen Vermögensinteressen betroffen wird. (Zum Beispiel der Eigentümer des Motorfahrzeuges, der Dienstherr des Bewerbers.) Isaak meint, nur der in seinen Rechten Verletzte habe die Rekursberechtigung, vorbehältlich besonderer landesrechtlicher Bestimmungen. Müller [27]) geht weiter. Auch der Dritte soll aktiv legitimiert sein, sofern der Entscheid in seine Rechtssphäre eingreift. Doch ist es notwendig, dass dieser Dritte in seinen Rechten unmittelbar verletzt ist. Müller lehnt die Legitimation des Arbeitgebers des Bewerbers ab. Für das schweizerische Recht sagt Badertscher:[28]) «Legitimiert ist, wer in dem angefochtenen Entscheide als Partei beteiligt war oder durch den Entscheid in seinen Rechten verletzt worden ist.» Nach seiner Auffassung besitzt der Dienstherr des Bewerbers die Legitimationsbefugnis. Jellinek [29]) gewährt die Aktivlegitimation für die Erhebung der förmlichen Beschwerde auch Dritten, wenn die Verfügung in ihre

---

[24]) Strebel, S. 279.
[25]) Strebel, S. 279.
[26]) Isaak, S. 115; Holzapfel, S. 44.
[27]) Müller, S. 191.
[28]) Badertscher, S. 33.
[29]) Jellinek, S. 295.

Rechte eingreift. Eine Meinung dürfte darüber bestehen, dass die Aktivlegitimation nicht jedem unbeteiligten Dritten zukommen kann. Der Bewerber (Führer) kann allein entscheiden, ob er die Bewilligung will. Wenn er sich mit der Abweisung zufrieden gibt, kann man ihm die Beschwerde nicht aufdrängen. Logischerweise sollte er allein legitimiert sein. Aber praktischerweise muss man auch andere Interessenten als aktivlegitimiert gelten lassen. In der Praxis wird denn auch tatsächlich die Aktivlegitimation derart anerkannt. So wird eine Beschwerde, die der Geschäftsherr für seinen Chauffeur einreicht, nicht mangels Aktivlegitimation abgewiesen.

Der Beschwerdeführer kann selbst oder durch einen bevollmächtigten Vertreter handeln. Auf Verlangen der Behörde hat sich der Vertreter als solcher auszuweisen. Für Unmündige oder Entmündigte muss der gesetzliche Vertreter Beschwerde führen. Im Gegensatz zum deutschen Recht wird im schweizerischen Recht die Ehefrau nicht von Gesetzes wegen durch den Ehemann vertreten.

Eine besondere Aktivlegitimation bestimmt das MFG. in Art. 13, Abs. 3, 2. Satz: «Ebenso kann ein Kanton, dessen Antrag auf Entzug von der letzten Instanz des zuständigen Kantons abgelehnt worden ist, binnen 30 Tagen seit der Eröffnung der Ablehnung beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde erheben.» Diese Vorschrift entspricht dem Recht des Kantons in Art. 13 MFG., beim Wohnsitzkanton des Führers den Entzug zu verlangen. Die Beschwerde ist auch gegeben, wenn die Behörde des Kantons, bei der Antrag gestellt wurde, den Antrag nicht behandelt oder die Sache verschleppt.[30]) Wer für den beschwerdeführenden Kanton zu handeln hat, bestimmt sich nach dessen Staatsrecht. Wird der handelnden Behörde die Kompetenz bestritten, so ist die Frage als Präjudizialpunkt durch die Beschwerdeinstanz zu entscheiden.[31])

Nach dem kantonalen Recht entscheidet sich die Frage, bei welcher Behörde die Beschwerde eingereicht werden muss, ob bei der Erteilungs- bzw. Verweigerungsbehörde oder bei der Beschwerdebehörde. Ebenso die Frage, ob die Einreichung bei einer unrichtigen Behörde zur Wahrung der Frist genügt, denn diese hängt mit der andern zusammen: Ob die Behörde eine irrtümlicherweise an sie gerichtete Eingabe entgegenzunehmen und an die zuständige Behörde weiterzuleiten hat.[32]) Für die Weiterziehung

[30]) Strebel, S. 284.
[31]) Strebel, S. 285.
[32]) Strebel, S. 282.

der Beschwerde an die eidgenössische Beschwerdeinstanz gelten in dieser Hinsicht die allgemeinen Rechtsnormen der Bundesverwaltungsrechtspflege.[33])

Nach den Grundsätzen der Verwaltungsrechtspflege bestimmt sich weiter das Verfahren, sofern weder das MFG. noch die Ausführungserlasse der Kantone Näheres bestimmen. Hierüber seien einige Grundsätze angeführt. Die Beschwerdebehörde muss die eingereichte Beschwerde prüfen. Ergibt sich nicht ohne weiteres deren Unbegründetheit, so wird von der beschwerdebeklagten Behörde ein Bericht verlangt. Die Beschwerdeinstanz trifft zur Abklärung des Tatbestandes alle ihr notwendig erscheinenden Ergänzungen. Sie muss von Amtes wegen die Tatumstände, die der Beschwerde zugrunde liegen, durch amtliche Untersuchung feststellen. Die Beibringung von Beweismitteln zur Abklärung des Tatbestandes ist deshalb in erster Linie Sache der Behörde. Es ist nicht zulässig, dem Beschwerdeführer über bestimmte Tatbestände die Beweispflicht aufzuerlegen. Das Beschwerdeverfahren lässt keine Verteilung der Beweiseslast, wie sie im Zivilprozess vorgeschrieben ist, zu. Die Beschwerdeinstanz prüft und entscheidet sowohl die rechtliche als auch die tatsächliche Seite der Sache. Ihre Entscheidung und Prüfung bezieht sich selbstverständlich auch auf Ermessensfragen.[34]) Sie ist sowohl in der Prüfung der Beweismittel wie in der Beweiswürdigung frei. Für die Erledigung der Beschwerde schreibt das Gesetz der Rekursbehörde keine Frist vor. Die Erledigung hängt von den Amtshandlungen ab, die für die Untersuchung notwendig sind. Es können auch andere am Verfahren beteiligte Personen, wie die Verkehrspolizei, die Gerichtsbehörden u. a. m. einvernommen werden. Der Beschwerdeführer hat Anspruch auf die Erledigung des Rekurses innert nützlicher Frist. Gegen eine willkürliche Verschleppung der Erledigung steht ihm gegebenenfalls die Disziplinarbeschwerde zu.

Für die Einreichung der Beschwerde setzt das Bundesgesetz bestimmte Fristen fest.[35]) Für die Beschwerde an die kantonale Regierung beträgt die Frist zehn Tage, für die Weiterziehung an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement 30 Tage. Die Frist beginnt nach Gesetz mit der Eröffnung des Entscheides über die Verweigerung bzw. den Entzug, oder mit dem Entscheid der untern Beschwerdeinstanz. Der der Eröffnung folgende Tag ist der erste Tag der Frist. Ist der zehnte bzw. dreissigste Tag der Frist ein Sonntag oder ein staatlich anerkannter Feiertag, so läuft die

[33]) Vgl. Anmerkung 12, S. 87.
[34]) Strebel, S. 282.
[35]) Art. 15, Abs. 1 und 3, MFG.

Frist erst am folgenden Tage ab.[36]) Das Beschwerderecht hat nur so lange Bestand, als die Frist dauert. Es muss deshalb während dieser Frist faktisch geltend gemacht werden. Der Beschwerdeführer hat nur dann Anspruch auf Behandlung der Beschwerde durch die obere Verwaltungsbehörde, wenn die Beschwerde innert der gesetzlichen Frist eingereicht ist. Die Frist ist peremtorisch. Sie ist eingehalten, wenn die Beschwerde am letzten Tag eingereicht oder an die Adresse der kantonalen Regierung bzw. des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes der Post übergeben wurde; dass es vor 18 Uhr geschehen müsse, ist nicht notwendig.[37]) Ob gegen die Versäumnis der Frist eine Wiedereinsetzung zulässig ist, bestimmt sich nach der entsprechenden Gesetzgebung des Kantons.[38])

Die Einhaltung der Frist ist von Amtes wegen zu prüfen. Bei Versäumnis der Frist auf die Beschwerde einzugehen, ist nicht statthaft, vorausgesetzt, dass das Einschreiten der obern Instanz nicht von Amtes wegen geboten ist.

Nach Art. 15, Abs. 4 MFG. *kann* die Beschwerdebehörde der Beschwerde aufschiebende Wirkung erteilen.[39]) Die Beschwerde hat demnach nicht ipso iure Suspensiveffekt. Dies gilt sowohl für die kantonale wie eidgenössische Beschwerde.[40]) Die aufschiebende Wirkung wird auf Antrag des Beschwerdeführers oder von Amtes wegen erkannt. Wird sie nicht erkannt, so gilt der Ausweis während der Dauer des Beschwerdeverfahrens als rechtswirksam entzogen, der Beschwerdeführer, der trotzdem führt, ist wegen Nichtbesitzes der Erlaubnis strafbar, gleichgültig, ob die Beschwerde schliesslich gutgeheissen und die Entzugsverfügung damit aufgehoben wird.[41])

## 3. Der Beschwerdeentscheid.

Die Entscheidung der Beschwerdeinstanz soll die anhängig gemachte Beschwerde erledigen. Es soll die Frage beurteilt werden, ob eine durch die Verwaltungsbehörde getroffene und vom Beschwerdeführer angefochtene Verfügung aufzuheben bzw. abzuändern sei. Gegenstand des Beschwerdeentscheides ist somit nicht

---

[36]) Strebel, S. 282.
[37]) Strebel, S. 282; BGE. 1927, II, 98.
[38]) Beim Bund vgl. Anmerkung 12, S. 87.
[39]) Holzapfel, S. 63: Im deutschen Recht hat der Rekurs ipso iure aufschiebende Wirkung.
[40]) Kreisschreiben des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 4. Mai 1933.
[41]) Strebel, S. 281.

etwa das Fehlen oder Vorhandensein eines Verweigerungs- oder Entzugsgrundes. Gegenstand ist die sich auf diese Erkenntnis stützende Verweigerungs- bzw. Entzugsentscheidung selbst. Die angefochtene Verfügung erwächst formell in Rechtskraft, wenn die Entscheidung der Rekursinstanz für den Beschwerdeführer verneinend lautet. Es bleibt, sofern nicht ein Einschreiten von Amtes wegen geboten ist, bei dem durch die Verfügung geschaffenen faktischen und rechtlichen Zustand. Wird durch den Beschwerdeentscheid die Verfügung der beschwerdebeklagten Behörde missbilligt, so ist der angefochtene Entscheid aufzuheben oder zu berichtigen. Die Beschwerdeinstanz ordnet die Vollziehung der Handlungen an, deren Vornahme die rekursbeklagte Behörde unbegründeterweise verweigert hat. Sie weist die Ausstellungsbehörde an,[42]) dem Beschwerdeführer den Führerausweis zu verabfolgen.

Die Rekursbehörde ist nicht an die Begehren der Beschwerde gebunden. Sie prüft die Sache allseitig. Sie kann die Aenderungen des angefochtenen Entscheides verfügen, die ihr durch Gesetz und besondere Verumständungen als geboten erscheinen. Unser Gesetz lässt durchaus auch eine revisio in peius zu.[43])[44]) Die Rekursbehörde ist befugt, an Stelle der erkannten Entzugsdauer von beispielsweise sechs Monaten einen längeren Entzug zu erkennen, ohne dass sie sich dadurch einer Gesetzesverletzung schuldig macht. Zur Vollstreckung des Rekursentscheides erteilt die Rekursbehörde den zuständigen Organen die erforderlichen Weisungen. Sie kontrolliert nötigenfalls deren Ausführung. Es steht der Rekursinstanz frei, in der Sache selbst einen Entscheid zu fällen. Sie kann die Sache zur neuen Beurteilung oder Ergänzung an die Vorinstanz überweisen. Der Betroffene darf jederzeit einen neuen Antrag für die Erteilung des Führerausweises oder die Aufhebung des Entzuges stellen. Der Entscheidung der Rekursinstanz kommt somit, wie schon bemerkt, nicht materielle Rechtskraft zu. Die Behörde darf nicht unter Verweisung auf den früher gefällten, nicht mehr anfechtbaren Entscheid als Gesuch abweisen. Sie muss dieses vielmehr einer erneuten, sachlichen Prüfung unterziehen, wobei alsdann das Verfahren erneut seinen Anfang nehmen kann.[45])

---

[42]) Holzapfel, S. 46, verneint für das deutsche Recht die Kompetenz der Rekursbehörde, die Erteilung der Erlaubnis selbst auszusprechen.

[43]) Holzapfel, S. 46, verneint dies für das deutsche Recht, ebenso die andern Kommentatoren.

[44]) Wird von Amtes wegen eingeschritten, ist die revisio in peius auch möglich; dies wird in der Regel jedoch so vor sich gehen, dass die obere Verwaltungsbehörde der unteren verbindliche Anweisungen pro futuro gibt.

[45]) Holzapfel, S. 46; vgl. auch Mayer und Jellinek.

Wird die Beschwerde gutgeheissen, so darf der Beschwerdeführer erst dann wieder ein Motorfahrzeug führen, das heisst vom Führerausweis Gebrauch machen, wenn er wieder im Besitze des Ausweises ist. Führt er ein Motorfahrzeug nach Entscheid des Rekurses, aber vor Wiederaushändigung des Ausweises, so macht er sich strafbar [46]) wegen Führens ohne Ausweis.

Eine bestimmte Form der Eröffnung des Beschwerdeentscheides ist im Gesetz nicht vorgeschrieben. Das Gesetz spricht nicht einmal von der Notwendigkeit der Eröffnung des Entscheides. Es setzt die Eröffnung als selbstverständlich voraus. Die Motivierung des Entscheides verlangt das Gesetz nicht. Diese ist jedoch zweckdienlich, ebenso die schriftliche Mitteilung des Entscheides.[47]) Die Eröffnung des Entscheides gibt den Beginn des Fristlaufes an.[48]) Das MFG. und die VV. zum MFG. enthalten keine Bestimmungen über die Kosten des Beschwerdeverfahrens. Soweit dies die Kantone angeht, sind diese zur Aufstellung entsprechender Vorschriften kompetent. Das Recht hierzu wird ihnen durch Art. 71, Abs. 1 des MFG. ausdrücklich gewahrt. Soweit der Bund als Beschwerdeinstanz in Anspruch genommen wird, gilt über die Kosten der Bundesratsbeschluss vom 15. Juli 1921 betreffend die Kosten des Beschwerdeverfahrens und den Bezug von Kanzleigebühren in der Bundesverwaltung. Auf die Erhebung von Gebühren verzichtet das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement gegenüber den Kantonen. Es hat überdies durch das Kreisschreiben vom 4. Mai 1933 auch den Kantonen empfohlen, gegenseitig keine Gebühren zu erheben, sofern die Kantone Beschwerdeführer sind.

---

[46]) Art. 61 MFG.
[47]) Entspricht der Praxis.
[48]) Vgl. S. 92.

SECHSTER TEIL.

# Die Strafvorschriften.

## 1. Allgemeines.

Die strafrechtlichen Bestimmungen des MFG. über den Führerausweis zerfallen in zwei Hauptgruppen: die Widerhandlungen gegen Art. 61 MFG. als lex specialis und gegen Art. 58 MFG. als lex generalis. Art. 58 MFG. kann nicht zur Anwendung kommen, wenn ein Spezialtatbestand des Art. 61 MFG. vorliegt. Für die beiden Gruppen bestimmt Art. 65 MFG., dass «strafbar auch die fahrlässige Handlung ist. Wo wahlweise Gefängnis oder Busse angedroht ist, können die beiden Strafen verbunden werden. Der erste Abschnitt des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1853 über das Bundesstrafrecht findet Anwendung. Erfüllt eine der in diesem Titel genannten Handlungen einen Tatbestand, für den die eidgenössische oder kantonale Gesetzgebung eine schwerere Strafe vorsieht, so wird diese angewendet.» Und Art. 66 MFG.: «Ist der bedingte Straferlass in der kantonalen Gesetzgebung vorgesehen, so kann er auch bei der Verhängung von Gefängnisstrafen auf Grund dieses Gesetzes angewendet werden.» Die Geltung des Bundesstrafgesetzes für die allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen schliesst die Anwendung kantonaler Strafgesetze in dieser Beziehung aus.

Daraus ergeben sich einige bedeutsame Feststellungen. Strafbare Widerhandlungen über den Führerausweis setzen die Schuldhaftigkeit, das heisst das Vorliegen einer fahrlässigen oder vorsätzlichen Handlung voraus.[1]) Die Voraussetzung der schuldhaften Handlung ist die Zurechnungsfähigkeit. Vorsatz und Fahrlässigkeit sind von Bedeutung bloss für die Strafzumessung innerhalb des gesetzlichen Strafrahmens. Das Gesetz hat für sie keine besonderen Strafen angedroht.[2]) Strafbar sind Widerhandlungen nur, wenn sie auf dem Gebiet der Schweiz begangen werden. Fährt ein Schweizer ohne Führerausweis oder mit einem ungültigen Führer-

[1]) Art. 65 MFG. in Verbindung mit Art. 11 Bundesstrafgesetz. Vgl. Meyer, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 3. Aufl., Erlangen 1882, S. 148 ff.

[2]) Art. 65, Abs. 1, MFG.

ausweis im Ausland, so sind die Strafbestimmungen des Gesetzes nicht anwendbar. Eine Widerhandlung gegen den Führerausweis, die vor dem 1. Januar 1933, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes begangen worden ist, muss nach dessen Strafbestimmungen beurteilt werden, wenn sie für den Täter günstiger sind, als die früher geltenden Vorschriften. Die Strafrechtsbestimmungen des Gesetzes finden keine Anwendung für Personen, die nach völkerrechtlichen Bestimmungen exterritorial sind. Ueber die Begriffe Notwehr, Notstand, Vollendung, Versuch, Verjährung der Strafverfolgung und Vollstreckbarkeit vergleiche den ersten Abschnitt des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 4. Februar 1853. Die Beurteilung und Festlegung des Strafverfahrens ist Sache der Kantone.[3]) Die Rechtsmittel sind diejenigen der kantonalen Gesetze. Gegen die kantonalen Urteile ist jedoch als bundesrechtliches Rechtsmittel die Kassationsbeschwerde zulässig.[4]) Sie muss innert zehn Tagen seit der Eröffnung des Urteils bei der urteilenden Instanz eingelegt werden. Innert 20 Tagen seit Erlass des Urteils müssen Anträge und Begründung in schriftlicher Form dem Kassationshof des Bundesgerichts eingereicht werden. Die Einlegung der Kassationsbeschwerde gegen Aufhebungsbeschlüsse der kantonalen Ueberweisungsinstanzen steht der Bundesanwaltschaft zu. Das Begnadigungsrecht liegt bei der Bundesversammlung.[5])

## 2. Die strafrechtlichen Bestimmungen des MFG. über den Führerausweis.

### a) Art. 61 als lex specialis.

Art. 61 MFG. behandelt die strafrechtlichen Tatbestände, die sich speziell mit dem Führerausweis befassen. Der Führerausweis ist deshalb, soweit er in Art. 61 MFG. behandelt ist, dem Bereich des allgemeinen Tatbestandes des Art. 58 MFG. entzogen. Art. 61 MFG. lautet: «... wer ein Motorfahrzeug führt, ohne den Führerausweis zu besitzen, wer einen ihm entzogenen Ausweis ... trotz Aufforderung der Behörde nicht abgibt, ... wer einen Ausweis der Kontrolle entzieht, wird mit Busse bis zu fünfhundert Franken bestraft. In schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall wird auf Gefängnis bis zu einem Monat oder auf Busse bis zu tausend Franken erkannt. Die gleichen Strafen treffen den Halter, ... der das Motorfahrzeug durch

[3]) Art. 67 MFG.
[4]) Art. 161/174 des Organisationsgesetzes.
[5]) Vgl. Lüthi in der Schweiz. Juristenzeitung, Bd. 20, S. 1 ff.

eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt. Wer bei der Fahrt die Ausweise nicht mitführt, wird mit Busse bis zu fünf Franken, bei wiederholtem Rückfall bis zu zwanzig Franken bestraft.»

Die Personen des Art. 61 MFG. sind der Führer und der Halter. Was den Führer betrifft, so lassen sich drei Tatbestandsgruppen unterscheiden: aa) Der Führer fährt, ohne im Besitz des Führerausweises zu sein. bb) Der Führer verunmöglicht die Kontrolle über den Führerausweis entweder durch Flucht vor der Kontrolle oder durch das Nichtmitführen des Ausweises. cc) Der Führer folgt der Aufforderung, den entzogenen Führerausweis abzugeben, nicht. Für den Halter beschränkt sich die strafrechtliche Bedeutung dieses Artikels auf den Tatbestand des Führenlassens durch eine unbefugte Person.

Art. 61 MFG. behandelt die Delikte über den Führerausweis schlechthin. Er umfasst alle Arten der Ausweise, die für die Führung von Motorfahrzeugen die Erlaubnis bilden, also neben dem allgemeinen Ausweis den besonderen Ausweis, den eidgenössischen Ausweis und gegebenenfalls auch den internationalen Führerschein, sowie den Lernfahrausweis. Badertscher vertritt zwar die Meinung, das Führen ohne Besitz eines Lernfahrausweises sei nicht unter Strafe gestellt, sondern nur das Nichtmitsichführen.[6]) Diese Auffassung Badertschers widerspricht indessen dem Zwecke des Gesetzes. Nach ihr wäre ein Bewerber, dessen Gesuch um Erteilung der Lernfahrbewilligung mangels gesetzlicher Voraussetzungen abgewiesen worden ist, in der Lage, trotzdem Lernfahrten auszuführen, d. h. diese Fahrten wären nicht strafbar. Art. 61 MFG. hat als Marginale das «Führen ohne Ausweis». Dies umfasst, da der Lernfahrausweis selbst ein Ausweis ist, auch das Führen ohne diesen. Trotz der Fassung in Art. 61, Abs. 1, Al. 2, «Der Führerausweis», muss, da der Lernfahrausweis ein Führerausweis speziellen Charakters[7]) ist, die genannte Strafdrohung für ihn Geltung finden.

Behandeln wir nun die einzelnen Tatbestandsgruppen, deren Subjekt der Führer ist. Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus ist der wichtigste Fall das *Führen, ohne den Führerausweis zu besitzen.* Diese Vorschrift ist die Sanktion des grundsätzlichen Verbotes des Art. 5, Abs. 2, des MFG.: «nur wer im Besitze eines Führerausweises ist, darf im Verkehr ein Motorfahrzeug führen». Wir haben in unsern Ausführungen über die Rechtsnatur des Führerausweises dargelegt,[8]) dass der Ausdruck «Besitzen» im

[6]) Badertscher, S. 224.
[7]) Vgl. S. 38.
[8]) Vgl. S. 16 f.

MFG. eine rechtlich unklare Bezeichnung ist, die mit dem zivilrechtlichen «Besitz» nichts zu tun hat. Das Führen «ohne den Führerausweis zu besitzen» will in den Strafbestimmungen nichts anderes sagen, als Führen, ohne den Ausweis «zu haben», d. h. ohne dass dem Führer die Fahrerlaubnis durch Ausstellung des Ausweises (Urkunde) erteilt worden ist.

Wir können dabei verschiedene Fälle unterscheiden: Es kann sein, dass der Führer nie einen Ausweis verlangt hat oder dass die Behörde ein Gesuch abgewiesen und den Ausweis verweigert hat. Der Führerausweis ist entzogen worden, oder der Beschwerde ist keine Suspensivwirkung erteilt worden. Der Führer fährt eine Kategorie von Wagen, die der Bewilligung nicht entspricht. Der Führerausweis ist mit einer Auflage abgegeben (z. B. Invalidenfahrzeug), der Führer benützt aber bei der Fahrt ein anderes Fahrzeug.[9]) Der Führer führt mit einem Ausweis, der nicht für seine Person ausgestellt ist. Die Abgabe des Ausweises ist von der Behörde unter schwindelhaften Angaben erwirkt worden,[10]) so z. B. wenn der Führer nach Entzug des Ausweises interkantonal den Wohnsitz wechselt und sich im neuen Wohnsitzkanton einen neuen Führerausweis verabfolgen lässt, trotzdem die Entzugsdauer nicht abgelaufen ist. Der Führer lässt die Führerprüfung durch eine andere Person bestehen. Alle diese Fälle erfüllen den Tatbestand, dass der Führer führt, ohne den Führerausweis zu «besitzen» oder zu «haben», d. h. ohne dass ihm die Fahrerlaubnis erteilt ist. Die Strafbarkeit ist gegeben. Dagegen ist nicht ohne weiteres strafbar, wem der Führerausweis von der Behörde zu Unrecht erteilt worden ist.[11]) Der Führer darf nämlich im Rahmen des ihm erteilten Führerausweises führen. Der Umstand, dass die Voraussetzungen für die Erteilung eines Ausweises nicht vorhanden waren, macht den Ausweis nicht ohne weiteres ungültig, er gibt nur die Möglichkeit, ihn wieder zurückzuziehen. Die Strafbarkeit wegen Führens ohne Erlaubnis ist aber unter allen Umständen dann gegeben, wenn der Besitzer den Ausweis dolos erschlichen hat. Der zu Unrecht erworbene Führerausweis gilt als nicht ausgestellt. Nicht im Besitze des Führerausweises ist auch der ausländische Führer, der keinen internationalen Führerschein, keinen schweizerischen Führerausweis oder keinen anerkannten Ausweis der Heimatbehörde hat.[12])

Art. 61, Abs. 1, Al. 2, MFG. bedroht das Führen ohne Erlaubnis mit Strafe. Die Gründe, weshalb diese Erlaubnis fehlt, berück-

[9]) Holzapfel, S. 79.
[10]) Strebel, S. 154.
[11]) Strebel, S. 154.
[12]) Vgl. S. 42 f.

sichtigt das Gesetz in der Strafdrohung nicht. Und doch muss hier ein Unterschied gemacht werden. Es ist nicht dasselbe, ob einer Person der Führerausweis verweigert oder entzogen wurde, oder ob sich der Führer überhaupt nie um die Erteilung des Ausweises beworben hat. Wer die Voraussetzungen der Erteilung erfüllen kann oder sogar erfüllt hat, ohne den Ausweis zu verlangen und trotzdem führt, bietet für die allgemeine Verkehrssicherheit weniger Gefahr wie die Person, der der Ausweis verweigert oder entzogen wurde. Die Unterscheidung liegt zwar nicht in der grundsätzlichen Strafbarkeit, sondern im Strafmass. Dies zu berücksichtigen ist Sache des urteilenden Richters.[13])

Was das Verunmöglichen *der Kontrolle* betrifft, so nennt das Gesetz zwei Tatbestände: Der Führer *entzieht den Führerausweis* der Kontrolle, oder der Führer *führt den Ausweis auf der Fahrt nicht bei sich.* Das Kontrollrecht der Behörden haben wir bereits einlässlich erörtert.[14]) Das Gesetz will diese Kontrolle ermöglichen. Es gebietet zu diesem Zweck dem Führer, sich der Kontrolle zu stellen. Entzieht er sich ihr, so macht er sich strafbar. Voraussetzung für die Strafbarkeit ist ein schuldhaftes Verhalten des Führers. Beachtet er die Kontrolle nicht und kann ihm nicht zugemutet werden, diese zu erkennen, so erfüllt er den strafbaren Tatbestand nicht. Er erfüllt ihn, wenn er sich einer erkennbaren polizeilichen Kontrolle durch Nichtanhalten entziehen will.[15])

Für die zweite Art der Verunmöglichung der Kontrolle, das Nichtmitsichführen der Ausweise, hat das Gesetz die Strafe wesentlich herabgesetzt. Der Gesetzgeber betrachtet also diese Widerhandlung als geringfügig. Der Führer «besitzt» den rechtsgültigen Führerausweis, die Fahrerlaubnis steht ihm zu. Aus irgendeinem Grunde kann er aber der Kontrolle den Ausweis nicht vorweisen. Das blosse Nichtmitsichführen erfüllt den Tatbestand. Praktisch jedoch wird er erst Anwendung finden, wenn die Kontrolle der Behörde das Fehlen des Ausweises feststellt. Der Grund des Nichtmitsichführens ist unerheblich. Ob der Führer den Ausweis verloren, vernichtet oder vergessen hat, ist gleichgültig. Im Falle des Verlustes kann der Führer sich ein Duplikat ausstellen lassen. Führt er trotz des Verlustes des Ausweises, so kann er der Kontrollpflicht nicht genügen und ist strafbar. Es ist gleichgültig, ob der Führer dolos oder fahrlässig handelt, ob er vom Verlust Kenntnis hat, oder ob er sich diese Kenntnis hätte verschaffen sollen. Der subjektive Tatbestand ist erfüllt, wenn das Verschulden

[13]) Siehe S. 18.
[14]) Siehe S. 62 f.
[15]) Badertscher, S. 224.

bewiesen ist. Tritt demnach der Verlust während der Fahrt selbst ein, z. B. infolge Diebstahls,[16]) und muss der Führer seine Fahrt fortsetzen, weil er nicht in der Lage ist, sich sofort einen Ersatz für den Verlust zu beschaffen, so ist er mangels Verschuldens nicht strafbar. Fahrlässigkeit ist dagegen gegeben und der strafrechtliche Tatbestand des Art. 61, Abs. 4, MFG. erfüllt, wenn der Führer den Ausweis, z. B. bei Kleiderwechsel u. a. m., vergessen hat.

Der Führer *gibt nach Entzug den Ausweis trotz Aufforderung der Behörde nicht zurück.* Um diesen Tatbestand zu erfüllen, muss ein rechtskräftiger Entzugsentscheid vorliegen. Ob der Entzug provisorisch oder definitiv erfolgt ist, ob Beschwerde eingereicht ist und noch läuft, spielt keine Rolle. Gleichgültig sind die Gründe des Entzuges. Notwendig aber ist, dass der Führer förmlich aufgefordert wurde, den Ausweis zurückzugeben, und dass er sich dem widersetzt. Eine gesetzliche Pflicht der Behörde, die Abgabe des entzogenen Ausweises zu verlangen, besteht nicht. Dies ist dem Ermessen der Behörde überlassen. Der Führer kann mündlich oder schriftlich aufgefordert werden, im Moment des Entzuges oder später. Es muss dem Führer eine angemessene Frist eingeräumt werden, die es ihm ermöglicht, der Weisung nachzukommen.[17]) Die Kantone bezeichnen die Behörde, welche die Aufforderung zur Abgabe erlassen kann. In der Regel wird es die Behörde sein, die den Entzug verfügt. Voraussetzung für die Erfüllung des strafbaren Tatbestandes ist, dass der Angeschuldigte bei der Aufforderung den Führerausweis hat. Ist der Ausweis verloren oder vernichtet, so kann er ihn nicht abliefern.[18]) Die Rückerstattungspflicht ohne Aufforderung kennt das Gesetz nicht. Unseres Erachtens genügt auch nicht eine allgemeine Bekanntmachung durch die Kantone, wonach bei Entzug die Führerausweise abzugeben seien. Der Kanton müsste für die Widerhandlung gegen einen solchen Erlass eine eigene Strafdrohung nach kantonalem Recht aufstellen.

Der strafrechtliche Tatbestand ist erfüllt, wenn die Rückgabe nach Aufforderung nicht erfolgt. Ob der Führer weiterhin führt oder nicht, steht zu diesem Tatbestand in keiner Beziehung.

Das Verhältnis zwischen Halter und Führer ist Gegenstand einer besonderen Strafbestimmung des MFG. *Strafbar ist der Halter, der sein Motorfahrzeug durch eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt.* Dieser Tatbestand berührt das Verhältnis zwischen Führer und Führerausweis nicht direkt. Die

---

[16]) Stadler, S. 139.
[17]) Stadler, S. 138.
[18]) Holzapfel, S. 84.

Strafdrohung richtet sich gegen den Halter. Dieser trägt die Verantwortung dafür, dass keine ungeeignete und unbefugte Person mit seinem Fahrzeug die Verkehrssicherheit gefährdet. Ein Merkmal des Tatbestandes ist, dass die Person, die führt, tatsächlich nicht im Besitze des Führerausweises ist. Führer und Halter sind beide strafbar, der erstere jedoch aus der Strafdrohung des Art. 61, Abs. 1, MFG.

### b) Art. 58 MFG. als lex generalis.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass Art. 58 MFG. für die Widerhandlungen gegen die bundesrechtlichen Vorschriften des MFG. die lex generalis ist. Er lautet: «Der Führer, der den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt, wird mit Busse bis Fr. 200.— bestraft. In schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall wird auf Gefängnis bis zu 10 Tagen oder auf Busse bis zu Fr. 500.— erkannt.»

Art. 58 MFG. setzt die Strafdrohung fest, überlässt aber die Bestimmung der Tatbestände, für die er gelten soll, andern Stellen des Gesetzes und der Vollziehungsverordnung. Im Verhältnis zur Vollziehungsverordnung ist er eine Art Blankettstrafgesetz. Für die Beurteilung, ob ein bestimmter Tatbestand nach dieser allgemeinen Vorschrift unter Strafdrohung steht, ist massgebend, dass dieser Tatbestand eine gesetzliche «Verkehrsvorschrift» verletzt. Mit dieser ausdrücklichen Beschränkung der Strafdrohung des Art. 58 MFG. auf Verkehrsvorschriften allein sind Missachtungen weiterer Gesetzesvorschriften der Reichweite dieses Artikels von vornherein entzogen. Hätte man für jede Bestimmung des Gesetzes eine allgemeine Strafdrohung aufstellen wollen, so müsste der Wortlaut des Artikels anders lauten. Etwa: «Wer die Vorschriften dieses Gesetzes und der Vollziehungsverordnung übertritt . . .». Zu den Verkehrsvorschriften gehören ohne Zweifel die eigentlichen «Verkehrsregeln», durch deren Missachtung Verkehrsgefährdungen entstehen oder entstehen können. Zu den «Verkehrsvorschriften» gehören aber auch noch weitere Bestimmungen des Gesetzes. Auf den ersten Blick scheint es zwar, Art. 58 MFG. wolle nur die Widerhandlungen gegen die eigentlichen Verkehrsregeln erfassen. Es ist deshalb verständlich, wenn Bussy [19]) und Strebel diese Auffassung vertreten. Bussy sagt: «La formule générale des al. 1 et 3 de l'art. 58 LA. n'a qu'une portée limitée; il serait inexact de croire qu'elle sanctionne d'une pénalité les infractions à toutes les dispositions de la LA. et du RA. Son application est restreinte: a) aux infrac-

[19]) Bussy, S. 123.

tions aux prescriptions de circulation, soit aux art. 17—36 LA. et 37—76 RA.; b) et seulement si ces infractions ont été commises par des conducteurs de véhicules, autos et attelés, ou par des cyclistes. Sa portée s'étend aussi aux art. 7—38 RA. à cause du renvoi de l'art. 37 I RA. Aucune sanction n'est donc prévue par l'art. 58 en cas de contravention à des prescriptions autres que celles de circulation.» Bussy schliesst die Vorschriften über den Führerausweis, die in Art. 6—16 MFG. und Art. 31—3 VV. zum MFG. enthalten sind, vom Geltungsbereich des Art. 58 MFG. aus, weil es keine Verkehrsregeln sind.

Wir können uns der Auffassung Bussys nicht in allen Teilen anschliessen. Mit ihm gehen wir einig, dass Art. 58 nach seinem Wortlaut in Al. 1 und 2 auf die Motorfahrzeugführer beschränkt ist. Auch fällt nicht darunter die Widerhandlung gegen Art. 5 MFG. Hier wird der Spezialtatbestand des Art. 61 erfüllt. Bussys Auffassung trifft ferner zu für die Meldepflicht der Halter, wenn die Motorfahrzeuge in andern Besitz übergehen.[20]) Das Gesetz normiert in diesem Fall eine besondere Strafdrohung in Form einer Ordnungsbusse. Darüber hinaus ist jedoch die Auffassung Bussys nicht richtig. Art. 58 MFG. stellt Strafdrohungen auf gegen die Uebertretung von Verkehrsvorschriften. Die Bestimmungen über den Führerausweis gehören auch zu den Verkehrsvorschriften. Der Wortlaut des Art. 58, insbesondere dessen Marginale, beschränkt sich ausdrücklich nicht auf den Begriff «Verkehrsregeln» oder «règles de circulation». Der systematische Aufbau des Gesetzes, die Terminologie, die Einteilung des Textes in Titel und Abschnitte, gibt uns die notwendigen Anhaltspunkte. Der Begriff «Verkehrsregeln» ist die Ueberschrift einer Unterabteilung des zweiten Titels des MFG. Die Hauptüberschrift dieses Titels nennt das Gesetz «Verkehr». Unter diesen Titel fallen die Vorschriften über die «Ausweise» wie über die «Verkehrsregeln». Diese Vorschriften gehören demnach alle zu den «Verkehrsvorschriften». Eine Trennung der beiden Gruppen entspricht nicht der Systematik des Gesetzes. Da Art. 58 MFG. schlechthin den Tatbestand der Widerhandlung gegen die «Verkehrsvorschriften» enthält, gehören dazu somit auch die Vorschriften über die Ausweise. Das gleiche gilt für die Titel II und III der Vollziehungsverordnung. Diese enthalten die Ausführungsvorschriften, für welche in analoger Weise die Strafdrohung des Art. 58 MFG. Geltung finden muss.[21])

---

[20]) Art. 8 MFG.

[21]) Vgl. Stadler, S. 133: «Vor allem die im II. Abschnitt, Art. 17 ff., enthaltenen Verkehrsregeln», will Stadler unter Art. 58 MFG. subsumieren. Die von uns aufgeworfene Frage lässt er damit offen.

Unsere Auffassung ergibt sich überdies aus dem Zweck des Gesetzes. Dieses will nicht allein Ordnung im Verkehr herbeiführen, sondern diese Ordnung durch die notwendigen Strafdrohungen schützen. Dass unsere Auslegung des Art. 58 MFG. eine praktische Bedeutung hat, mag ein Beispiel belegen. Die Ausübung des Fahrlehrerberufes wird von der Erteilung einer besondern Bewilligung abhängig gemacht. Erteilt ein Führer ohne diese Bewilligung Fahrunterricht als Fahrlehrer im Sinne des Gesetzes, so würde nach der Auffassung Bussys die Strafdrohung fehlen. Dies liegt keineswegs im Interesse der öffentlichen Sicherheit. Die Fahrlehrbewilligung ist gewiss kein «Ausweis» im Sinne des Gesetzes. Dass aber deshalb für die Ausübung des Fahrlehrerberufes ohne Bewilligung überhaupt keine Strafbestimmungen des MFG. gelten sollen, wie auch Strebel [22]) annimmt, das kann unseres Erachtens nicht dem Willen des Gesetzes entsprechen. Die Bestimmungen über den Fahrlehrerberuf müssen gleichfalls zu den Verkehrsvorschriften gerechnet werden. Das Gesetz würde seinen Zweck nicht vollständig erreichen, wollte es die Uebertretungen dieser Bestimmungen ungeahndet lassen.

[22]) Strebel, S. 278.

# ANHANG.

—

## Verzeichnis

a) der gemäss Art. 13, Abs. 1 und 2, des eidg. Automobilgesetzes für den **Entzug der Fahrzeug- und Führerausweise** zuständigen erstinstanzlichen Behörden der Kantone;

b) der kantonalen **Antragsbehörden** im Sinne von Art. 13, Abs. 3, des eidg. Automobilgesetzes.

| Kanton | a) Entzugsbehörde | b) Antragsbehörde |
|---|---|---|
| Zürich | Direktion der Polizei des Kantons Zürich, Zürich | Direktion der Polizei des Kantons Zürich, Zürich |
| Bern | Polizeidirektion des Kantons Bern, Bern | Polizeidirektion des Kantons Bern, Bern |
| Luzern | Militär- und Polizeidepartement des Kantons Luzern, Luzern | Militär- und Polizeidepartement des Kantons Luzern, Luzern |
| Uri | Polizeidirektion des Kantons Uri, Altdorf | Polizeidirektion des Kantons Uri, Altdorf |
| Schwyz | Polizeidepartement des Kantons Schwyz, Schwyz | Polizeidepartement des Kantons Schwyz, Schwyz |
| Obwalden | Polizeidirektion des Kantons Obwalden, Sarnen | Polizeidirektion des Kantons Obwalden, Sarnen |
| Nidwalden | Polizeidirektion des Kantons Nidwalden, Stans | Polizeidirektion des Kantons Nidwalden, Stans |
| Glarus | Militär- und Polizeidirektion des Kantons Glarus, Glarus | Militär- und Polizeidirektion des Kantons Glarus, Glarus |
| Zug | Baudirektion des Kantons Zug, Zug | Polizeidirektion des Kantons Zug, Zug |
| Fribourg | Direction de la police du canton de Fribourg, Fribourg | Direction de la police du canton de Fribourg, Fribourg |
| Solothurn | 1. Für den **Führerausweisentzug**: Polizeidepartement des Kantons Solothurn, Solothurn | Kantonale Automobilkontrolle, Solothurn |

| Kanton | a) Entzugsbehörde | b) Antragsbehörde |
|---|---|---|
| Solothurn . . . | 2. Für den Fahrzeugausweisentzug: Kantonale Automobil-Kontrolle, Solothurn | |
| Baselstadt . . . . | Verkehrsabteilung des Polizei-Inspektorats Basel-Stadt, Basel, Petersgraben 46 | Verkehrsabteilung des Polizei-Inspektorats, Basel-Stadt, Basel, Petersgraben 46 |
| Baselland . . . . | Polizeidirektion des Kantons Baselland, Liestal | Polizeidirektion des Kantons Baselland, Liestal |
| Schaffhausen . . | Polizeidirektion des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen | Polizeidirektion des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen |
| Appenzell A.-Rh. | Polizeidirektion des Kantons Appenzell A.-Rh., Herisau | Polizeidirektion des Kantons Appenzell A.-Rh., Herisau |
| Appenzell I.-Rh. | Polizeidirektion des Kantons Appenzell I.-Rh., Appenzell | Polizeidirektion des Kantons Appenzell I.-Rh., Appenzell |
| St. Gallen . . . . | Polizeidepartement des Kantons St. Gallen, St. Gallen | Polizeidepartement des Kantons St. Gallen, St. Gallen |
| Graubünden . . . | Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden, Chur | Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden, Chur |
| Aargau . . . . . | Polizeidirektion des Kantons Aargau, Aarau | Polizeidirektion des Kantons Aargau, Aarau |
| Thurgau . . . . . | Polizeidepartement des Kantons Thurgau, Frauenfeld | Polizeidepartement des Kantons Thurgau, Frauenfeld |
| Ticino . . . . . | Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni del Cantone Ticino, Bellinzona | Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni del Cantone Ticino, Bellinzona |
| Vaud . . . . . | Département des travaux publics du canton deVaud, service des transports, Lausanne | Département des travaux publics du canton deVaud, service des transports, Lausanne |
| Valais . . . . . | Département de justice et police du canton du Valais, Sion | Département de justice et police du canton du Valais, Sion |
| Neuchâtel . . . . | Département des travaux publics du canton de Neuchâtel, Neuchâtel (Château) | Département des travaux publics du canton de Neuchâtel, Neuchâtel (Château) |
| Genève . . . . . | Département de justice et police du canton de Genève, Genève | Département de justice et police du canton de Genève, Genève |

# Motorfahrzeug-Kontrollen.

| Kanton | Amtsstelle für die Kontrolle und Auskünfte |
|---|---|
| Zürich | Kantonale Motorfahrzeugkontrolle, Zürich. |
| Bern | Kantonales Strassenverkehrsamt, Bern. |
| Luzern | Amt für Automobilwesen, Luzern. |
| Uri | Polizeikommando, Altdorf. |
| Schwyz | Automobilkontrolle, Schwyz. |
| Obwalden | Direktion der Polizei, Sarnen. |
| Nidwalden | Polizeidirektion, Stans. |
| Glarus | Kantonales Automobilbureau, Glarus. |
| Zug | Polizeidirektion, Zug. |
| Freiburg | Polizeidirektion, Freiburg. |
| Solothurn | Kantonales Automobilbureau, Solothurn. |
| Basel-Stadt | Polizeiinspektorat Basel-Stadt, Basel. |
| Basel-Land | Kantonale Automobilkontrolle, Liestal. |
| Schaffhausen | Kantonale Automobilkontrolle, Schaffhausen. |
| Appenzell A.-Rh. | Kantonales Polizeibureau, Trogen. |
| Appenzell I.-Rh. | Kantonales Polizeibureau, Appenzell. |
| St. Gallen | Kantonale Automobilkontrolle, St. Gallen. |
| Graubünden | Kantonale Automobilkontrolle, Chur. |
| Aargau | Kantonale Automobilkontrolle, Aarau. |
| Thurgau | Kantonale Automobilkontrolle, Frauenfeld. |
| Tessin | Ufficio degli automobili, Bellinzona. |
| Waadt | Bureau des automobiles, Lausanne. |
| Wallis | Bureau des automobiles, Sion. |
| Neuenburg | Bureau des automobiles, Neuchâtel. |
| Genf | Bureau des automobiles, Genève. |

## A. Gesuch um Erteilung eines Lernfahrausweises.

### SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

**Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.**

# Gesuch um Erteilung eines Lernfahrausweises.

Der Unterzeichnete ersucht um die Erteilung eines Lernfahrausweises im Sinne von Art. 14, Abs. 2, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

Name: .....

Vornamen: .....

Geburtsdatum: .....

Heimatgemeinde: .....
(Für Ausländer: Heimatland)

Beruf: .....

Wohnort: ..... Strasse: .....

Militärische Einteilung: ..... Grad: .....
(Genaue Angaben gemäss Dienstbüchlein)

*Krankheiten oder Gebrechen:*

Leiden Sie oder haben Sie jemals gelitten an Krankheiten oder Gebrechen, insbesondere an:

*a)* Störungen der Sehschärfe oder des Gehörs? . .....

*b)* Krankheiten der Atmungsorgane? . . . . . .....

*c)* » des Herzens und der Blutgefässe? .....

*d)* » der Bauchorgane? . . . . . .....

*e)* » der Nieren? . . . . . .....

*f)* » des Nervensystems? . . . . . .....

*g)* Geisteskrankheiten? . . . . . .....

*h)* epileptischen oder epilepsieähnlichen Anfällen? .....

*i)* Ohnmachtsanfällen oder Schwächezuständen? . .....

*k)* andern Krankheiten oder Gebrechen, die Sie an der sichern Führung des Motorfahrzeuges behindern könnten? . . . . . .....

Wer an Süchten (Alkohol, Kokain, Morphium usw.) leidet oder gelitten hat, in einer Anstalt für Geistes- oder Gemütskranke oder in einer Trinkerheilanstalt interniert gewesen ist, eine Entziehungskur für Rauschgifte durchgemacht hat, hat dies hiernach anzugeben:

.....

.....

.....

*Art des Fahrzeugs, das der Gesuchsteller zu führen gedenkt:*

.....

..... den .....

Unterschrift des Gesuchstellers:

.....

Unterschrift des gesetzlichen Vertreters:

.....

**Lernfahrausweis (Weiss).**

Seite 1.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
CONFÉDÉRATION SUISSE
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

# Lernfahrausweis
# Permis d'élève conducteur
# Licenza per allievo conducente

Bundesgesetz vom 15. März 1932
über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr

Loi fédérale du 15 mars 1932 sur la
circulation des véhicules automobiles et des cycles

Legge federale del 15 marzo 1932 sulla
circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi

Seite 2 (Lernfahrausweis).

Photographie des Fahrschülers
Photographie de l'élève conducteur
Fotografia dell'allievo conducente

Stempel der Behörde
Sceau de l'autorité
Sigillo della autorità

Unterschrift des Fahrschülers — Signature de l'élève conducteur
Firma dell'allievo conducente

.....

---

Kategorie des zu führenden Motorfahrzeugs
Catégorie du véhicule automobile que le titulaire est autorisé à conduire
Categoria dell'autoveicolo che il titolare è autorizzato a condurre

.....

.....

Seite 3 (Lernfahrausweis).

## Angaben über den Fahrschüler
## Indications relatives à l'élève conducteur
## Indicazioni concernenti l'allievo conducente

Name und Vornamen
Nom et prénoms .....
Cognome e nome

Geburtsdatum — Beruf
Date de naissance ..... Profession .....
Data di nascita — Professione

Heimatgemeinde (Ausländer: Heimatland)
Commune d'origine (étrangers: pays d'origine) .....
Comune di attinenza (stranieri: paese d'origine)

Wohnort - Domicile - Domicilio .....

Dieser Ausweis ist gültig bis zum
Ce permis est valable jusqu'au .....
Questa licenza vale fino al

Gebühr - Taxe - Tassa Fr. .....

den
le
li

Unterschrift und Stempel der Behörde
Signature et sceau de l'autorité
Firma e sigillo della autorità

.....

---

## Verlängerungen — Prolongations — Prolungamenti

.....

.....

.....

.....

Seite 4 (Lernfahrausweis).

Die Führerprüfung darf für Motorwagenführer frühestens 3 Wochen, für Motorradfahrer frühestens 14 Tage nach Ausstellung des Lernfahrausweises erfolgen. Wenn der zu Prüfende schon im Besitz eines inländischen oder ausländischen Führerausweises war, so kann er früher zur Prüfung zugelassen werden.

L'examen du conducteur d'une voiture automobile a lieu trois semaines au plus tôt après la délivrance du permis d'élève conducteur. Le délai est de deux semaines pour les motocyclistes. Si le requérant a déjà eu un permis de conduire suisse ou étranger, il peut être admis à l'examen dans un délai plus court.

L'esame di conducente di automobili non può essere dato prima che siano scorse tre settimane, a contare dal rilascio della licenza per allievo conducentc. Il termine è di due settimane pei motociclisti. Il candidato che sia già in possesso di una licenza di condurre svizzera od estera, può venir ammesso all'esame anche prima.

Zu neuer Fahrprüfung zurückgewiesen am
Renvoyé pour nouvel examen le
Rimandato per nuovo esame il

Der Experte
L'expert .....
Il perito

Der Experte
L'expert .....
Il perito

Der Experte
L'expert .....
Il perito

**Eidgenössischer Lernfahrausweis (Weiss).**

Seite 1.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
CONFÉDÉRATION SUISSE
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

# Eidgenössischer Lernfahrausweis
## Permis fédéral d'élève conducteur
## Licenza federale per allievo conducente

Bundesgesetz vom 15. März 1932
über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr

Loi fédérale du 15 mars 1932 sur la
circulation des véhicules automobiles et des cycles

Legge federale del 15 marzo 1932 sulla
circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi

Die Seite 2 des eidgenössischen Lernfahrausweises entspricht der Seite 2 des Lernfahrausweises.

Seite 3 (Eidgenössischer Lernfahrausweis).

## Angaben über den Fahrschüler
## Indications relatives à l'élève conducteur
## Indicazioni concernenti l'allievo conducente

Name und Vornamen
Nom et prénoms .....
Cognome e nome

Geburtsdatum
Date de naissance .....
Data di nascita

Heimatgemeinde
Commune d'origine .....
Comune di attinenza

Stelle - Emploi - Funzione .....

Wohnort - Domicile - Domicilio .....

Dieser Ausweis ist gültig bis zum
Ce permis est valable jusqu'au .....
Questa licenza vale fino al

den
..... le .....
li

Unterschrift und Stempel der Behörde
Signature et sceau de l'autorité
Firma e sigillo della autorità

.....

---

## Verlängerungen — Prolongations — Prolungamenti

.....

.....

.....

.....

Die Seite 4 des eidgenössischen Lernfahrausweises entspricht der Seite 4 des Lernfahrausweises.

**Führerausweis (Blau).**

Seite 1.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
CONFÉDÉRATION SUISSE
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

Bundesgesetz vom 15. März 1932
über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr

Loi fédérale du 15 mars 1932 sur la
circulation des véhicules automobiles et des cycles

Legge federale del 15 marzo 1932 sulla
circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi

# FÜHRERAUSWEIS
# PERMIS DE CONDUIRE
# LICENZA DI CONDURRE

Dieser Ausweis wird für das Kalenderjahr ausgestellt
und ist jährlich zu erneuern

Ce permis est établi pour l'année civile
et doit être renouvelé chaque année

Questa licenza è rilasciata per la durata dell'anno civile
e deve essere rinnovata ogni anno

Seite 2 (Führerausweis).

Photographie des Führers — Photographie du conducteur
Fotografia del conducente

Stempel der Behörde
Sceau de l'autorité
Sigillo della autorità

Unterschrift des Führers — Signature du conducteur
Firma del conducente

Kategorien der zu führenden Motorfahrzeuge
Catégories des véhicules automobiles que le titulaire est autorisé à conduire
Categorie degli autoveicoli che il titolare è autorizzato a condurre

Angaben über den Führer — Indications relatives au conducteur
Indicazioni concernenti il conducente

Name und Vornamen
Nom et prénoms .....
Cognome e nome

Geburtsdatum — Beruf
Date de naissance ..... — Profession .....
Data di nascita — Professione

Heimatgemeinde (Ausländer: Heimatland)
Commune d'origine (étrangers: pays d'origine) .....
Comune di attinenza (stranieri: paese d'origine)

Wohnort
Domicile .....
Domicilio

Militärische Einteilung — Grad
Incorporation militaire ..... — Grade .....
Incorporazione militare — Grado

Prüfungsdatum — Expertenbericht Nr.
Date de l'examen ..... — Rapport de l'expert, n° .....
Data dell'esame — Rapporto del perito n.

Gebühr
Taxe Fr. .....
Tassa

..... den
..... le
..... li

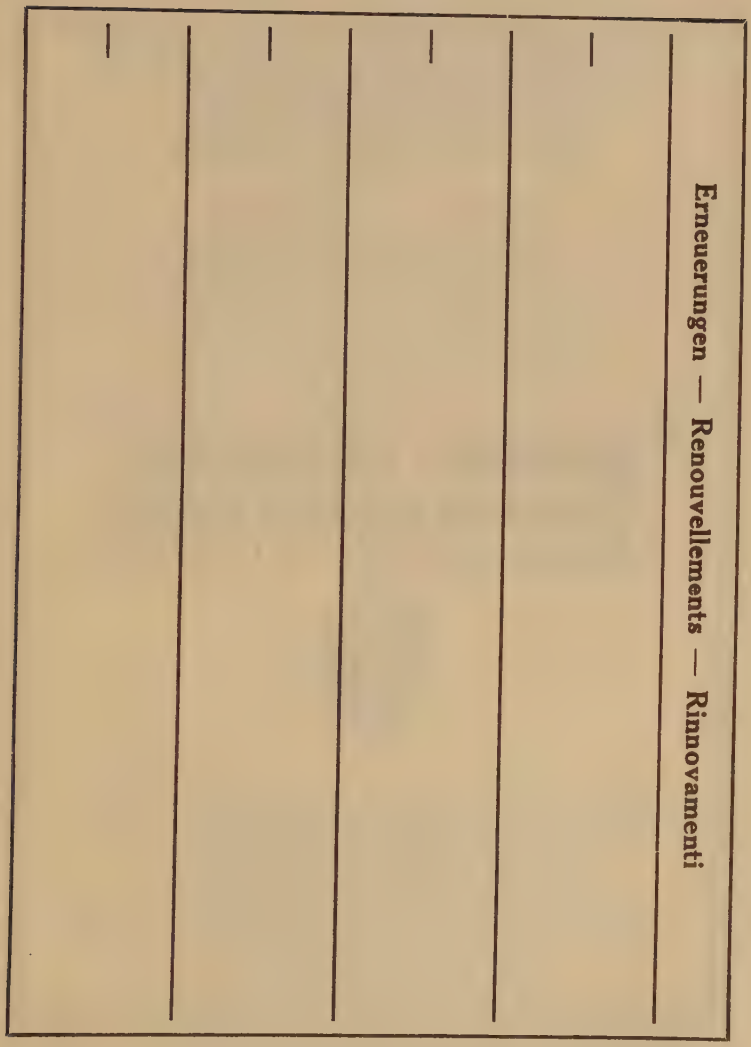
Unterschrift und Stempel der Behörde
Signature et sceau de l'autorité .....
Firma e sigillo della autorità

---

Wechsel des Wohnorts des Führes — Changement de domicile du conducteur — Cambiamento di domicilio del conducente

| Neuer Wohnort<br>Nouveau domicile<br>Nuovo domicilio | Datum und Stempel der Behörde<br>Date et sceau de l'autorité<br>Data e sigillo della autorità |
|---|---|
| | |
| | |
| | |
| | |

Seite 4 (Führerausweis).



**Besonderer Führerausweis (Rot).**

Seite 1.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
CONFÉDÉRATION SUISSE
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

Bundesgesetz vom 15. März 1932
über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr

Loi fédérale du 15 mars 1932 sur la
circulation des véhicules automobiles et des cycles

Legge federale del 15 marzo 1932 sulla
circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi

# Besonderer Führerausweis
# Permis de conduire spécial
# Licenza speciale di condurre

Dieser Ausweis wird für das Kalenderjahr ausgestellt
und ist jährlich zu erneuern

Ce permis est établi pour l'année civile
et doit être renouvelé chaque année

Questa licenza è rilasciata per la durata dell'anno civile
e deve essere rinnovata ogni anno

Die Seiten 2 bis 4 des besonderen Führerausweises entsprechen den Seiten 2 bis 4 des Führerausweises.

**Eidgenössischer Führerausweis (Blau).**

Seite 1.

SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
CONFÉDÉRATION SUISSE
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

Bundesgesetz vom 15. März 1932
über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr

Loi fédérale du 15 mars 1932 sur la
circulation des véhicules automobiles et des cycles

Legge federale del 15 marzo 1932 sulla
circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi

# Eidgenössischer Führerausweis
# Permis fédéral de conduire
# Licenza federale di condurre

Dieser Ausweis wird für das Kalenderjahr ausgestellt
und ist jährlich zu erneuern

Ce permis est établi pour l'année civile
et doit être renouvelé chaque année

Questa licenza è rilasciata per la durata dell'anno civile
e deve essere rinnovata ogni anno

Die Seite 2 des eidgenössischen Führerausweises entspricht der Seite 2 des Führerausweises.

Seite 3 (Eidgenössischer Führerausweis).

## Angaben über den Führer — Indications relatives au conducteur Indicazioni concernenti il conducente

Name und Vornamen
Nom et prénoms .....
Cognome e nome

Geburtsdatum
Date de naissance .....
Data di nascita

Beruf
Profession .....
Professione

Heimatgemeinde
Commune d'origine .....
Comune di attinenza

Stelle
Emploi .....
Funzione

Wohnort
Domicile .....
Domicilio

Militärische Einteilung
Incorporation militaire .....
Incorporazione militare

Grad
Grade .....
Grado

Prüfungsdatum
Date de l'examen .....
Data dell'esame

Expertenbericht Nr.
Rapport de l'expert, n° .....
Rapporto del perito, n.

..... den / le / li .....

Unterschrift und Stempel der Behörde
Signature et sceau de l'autorité .....
Firma e sigillo della autorità

---

## Wechsel des Wohnorts des Führers — Changement de domicile du conducteur — Cambiamento di domicilio del conducente

| Neuer Wohnort<br>Nouveau demicile<br>Nuovo domicilio | Datum und Stempel der Behörde<br>Date et sceau de l'autorité<br>Data e sigillo della autorità |
|---|---|
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |

Die Seite 4 des eidgenössischen Führerausweises entspricht der Seite 4 des Führerausweises.